Guillermo Furlong S. J.

EL PASO DE LOS ANDES

INSTITUTO NACIONAL SANMARTINIANO
BUENOS AIRES
1996

INSTITUTO NACIONAL SANMARTINIANO

Guillermo Furlong S. J.

EL PASO DE LOS ANDES

BUENOS AIRES

1996

I.S.B.N.

Se imprimió en el mes de setiembre de 1996 en los Talleres Gráficos del Ministerio de Cultura y Educación, Directorio 1781,Buenos Aires, República Argentina.

EL PASO DE LOS ANDES

por GUILLERMO FURLONG S. J.

Con motivo de cumplirse en 1917 el primer centenario de la expedición libertadora de Chile, organizada y mandada en jefe por José de San Martín, el jesuita Guillermo Furlong, aún no ordenado sacerdote y por entonces profesor de Historia Argentina en el Colegio del Salvador, de la ciudad de Buenos Aires, publicó la monografía titulada El Paso de los Andes en el tomo XII de Estudios, revista de la Academia del Plata. Treinta y dos años después, en 1949, tuvo ocasión de cruzar la mencionada mole, por dos veces y en automóvil, de Mendoza a Santiago y viceversa, lo que le dio pie para escribir el artículo El Paso de los Andes, en enero de 1817 y en enero de 1949, incluido en el número 4, de mayo de 1949, de la revista Argentina, fundada y dirigida por el doctor Gustavo Martínez Zuviría (Hugo Wast). Por fin, harto ampliada la monografía de 1917 e incorporándole la esclarecedora información recogida en su viaje de 1949, dio a la estampa en 1967 su libro El Paso de los Andes para conmemorar el sesquicentenario de la partida de la expedición libertadora.

El Instituto Nacional Sanmartiniano reedita la mencionada obra, agregándole como apéndice el artículo de 1949, por entender que su atenta lectura contribuirá a tener un mejor conocimiento de la hazaña cumplida por el Libertador y el ejército por él creado.

Cabe señalar que uno de los sillones de la Academia Sanmartiniana tiene por patrono al padre Guillermo Furlong

S. J. (1889-1974), quien fue miembro de número de las academias nacionales de la Historia y de Geografía (que contribuyó a fundar y presidió), como también integrante de la Junta de Historia Eclesiástica Argentina desde su creación por el Episcopado en 1942. Dedicó parte de su vasta labor historiográfica a estudiar la vida y la obra del Libertador, mereciendo particular mención su libro El general San Martín, publicado en 1950 con motivo de cumplirse el centenario de la muerte del héroe y reeditado en 1963. En esta obra escribió el siguiente testimonio de reconocimiento: "Ni Wellington ni Nelson, a quienes tanto admiré en mi niñez, ni Alejandro Magno ni Julio César, por quienes sentí la más viva admiración en los días de mi juventud, ni tantos otros varones heroicos y guerreros afortunados de cuyas hazañas me he informado, en etapas diversas de mi ya larga vida, me han impresionado tan profundamente, tan sensiblemente y tan noblemente como me han impresionado, y me impresionan, el espíritu, el carácter, el temple, la conducta y la actuación toda del general José de San Martín".

INSTITUTO NACIONAL SANMARTINIANO

Para la inmensa mayoría de los que estudian y enseñan la historia patria, el paso de los Andes es un hecho de gran realce, una empresa difícil, penosa y peligrosa, pero están muy lejos de barruntar todo lo arduo y superhumano que fue aquel cruce[1], único en los anales de la historia argentina y único en los anales de la historia universal. Si exceptuamos a los cuyanos que contemplan, día tras día, ese imponente muro de proporciones gigantescas, y oyen a la continua las infinitas peripecias y mortales accidentes que allí tienen lugar, bien pocos han de ser los argentinos que tengan una idea, ni siquiera aproximada, de lo que debió costar a San Martín cruzar la Cordillera.

En 1917, y con ocasión de celebrarse el primer Centenario del Paso de los Andes, escribimos y publicamos una lucubración sobre aquella atrevida travesía, y desde aquella fecha hasta enero de 1949 nos habíamos referido, incontables veces, a ese hecho glorioso de las armas argentinas. Aunque creíamos comprender todo lo que de genial entrañaba esa empresa de San Martín[2], nuestro desconocimiento de la misma no podía ser mayor, porque es menester cruzar los Andes para saber lo que fue el cruce de los Andes.

Un viaje realizado en enero de 1949, desde Mendoza a Santiago de Chile, vía Uspallata, nos reveló nuestra anterior incomprensión. Pero el viaje actual, ya sea en el lento tren de triple cremallera, ya sea en rápido automóvil, sólo capacita para que pueda uno formarse alguna idea de lo que, otrora, significó cruzar aquel compacto aglomerado de gigantescos montes[3]. Para comprenderlo, con mayor aproximación a la realidad histórica, es menester eliminar, mentalmente, la amplia carretera que hoy existe; es menester suprimir la mayoría de los puentes, y es menester prescindir del túnel, de que se valen, así los trenes como los autos, para acortar distancias y evitar terribles ascensos y descensos. En 1817 nada de eso había. La carretera no era tal; sólo era un camino de treinta a cincuenta centímetros de anchura, desigual y pedregoso.

---

1. No pensábamos así en 1917, cuando publicamos nuestra monografía sobre *El Paso de los Andes*, con ocasión de cumplirse en ese año el primer centenario del mismo (1817-1917), como puede verse en *Estudios*, revista de la Academia del Plata, Bs. As., 1917, t. XII, pp. 161-170, pero en el verano de 1949 cruzamos dos veces la Cordillera, desde Mendoza a Chile y viceversa, y sólo entonces nos pudimos dar cuenta de la magnitud de la hazaña de San Martín. Publicamos entonces nuestras primeras impresiones, con el título de *El Paso de los Andes, en enero de 1817 y en enero de 1949*, en *Argentina*, mayo de 1949, año I.

2. Si no entendemos mal lo que escribió Nicolás A. Accame, *"Cannae" y el modo de operar de San Martín*, Bs. As., 1938, pp. 127 y sigts., San Martín adoptó el "estilo" clásico, utilizado desde Aníbal, en Cannae, hasta Federico, en Leothen, y hasta Moltke, en 1870, aunque con las características de su propio genio.

3. Escribe Oscar Ricardo Melli: "Entre los pasos de Comecaballos y del Planchón, extremos septentrional y meridional alcanzados por las columnas invasoras, se dilata la parte más importante de la Cordillera de

Era un camino de mulas y había que viajar con la lentitud de esos híbridos. Pero nuestro *Mercury Eight*, de 1949, gobernado por expertísimo volante (Maciel era su apellido), nos llevó de Mendoza a Santiago en ocho horas y el tren hace esa travesía en dieciséis horas; los arrieros, que no conocieron la carretera actual, lo hacían en seis u ocho días; las tropas de San Martín tardaron unos veinte días[4].

Hasta que cruzamos la Cordillera, y nos dimos cuenta de lo que era ese macizo o esos macizos de ingentes y desiguales montañas, habíamos concebido y nos habíamos figurado a éstas como unas elevaciones por el estilo, aunque mayores, claro está, que las sierras del Tandil. Es natural que cada uno tome como puntos de referencia los objetos que le son conocidos o que tienen analogía con los que le son conocidos, para formarse idea de lo que no se ha visto.

Es posible que algún estudioso, al referirse al paso de los Andes, no peque de esa estrechez mental, ni de esa visual miope, pero la inmensa mayoría de quienes no hayan pasado la Cordillera o, a lo menos, no se hayan internado en ella hasta Uspallata, por ejemplo, o hasta algún punto análogo, forzosamente han debido formarse, y se forman, una idea harto inadecuada de lo que fue la hazaña sanmartiniana.

---

los Andes, sección llamada Andes Aridos o del Geosinclinal, a manera de sólida muralla de la naturaleza interpuesta durante siglos entre el Reino de Chile y las Provincias del Río de la Plata.

"Hacia el este, y separado por los amplios valles longitudinales de Uspallata, Calingasta, Iglesia y el río Blanco, se levanta el cordón de la Precordillera en un tramo de unos 450 km. desde la sierra de la Punilla hasta el cerro Cacheuta, al sur del río Mendoza.

"Tanto en su origen, como en su estructura y aspecto morfológico, fundamentales diferencias separan a la Cordillera Real o Geosinclinal de la Precordillera: en la primera de estas unidades, surgida de los abismos marinos, como consecuencia de los ciclos de orogénesis andina (terciario), predominan los sedimentos marinos del mesozoico, con intercalaciones de rocas volcánicas como el pórfido y las andesitas.

"La Precordillera, en cambio, se integra fundamentalmente con rocas paleozoicas que han sufrido las consecuencias de un intenso plegamiento en esta misma era y, tras un largo intervalo geológico de enérgica denudación o desgaste, fue levantada de nuevo en el terciario al surgir la Cordillera Principal o Real.

"Esta última consta en realidad de dos encadenamientos orográficos: 1) el cordón limítrofe, con menores alturas absolutas, pero compacto, contiene las divisorias de las vertientes que por el este se dirigen a la red andina del Desaguadero y los cursos que hacia el oeste van a derramar sus aguas al Pacífico. 2) La Cordillera o Cordones Frontales, conjunto de imponentes macizos separados por los valles transversales de los tributarios de la red del Desaguadero y cuyas cumbres eminentes marcan las mayores alturas de la sección y aun del continente. (Aconcagua, 7.035 metros.)

"Nombres locales de estos macizos de norte a sur son: Cordillera de la Brea, San Guillermo, Olivares, Ansilta, Espinacito, del Tigre, del Plata y Portillo." V.: *Los conocimientos geográficos en el Paso de los Andes,* en *Actas del Congreso Nacional de Historia del Libertador General San Martín,* 1950, Universidad Nacional de Cuyo, III, pp. 127-128.

4. Publicamos nuestra descripción del viaje en *Argentina,* Buenos Aires, mayo de 1949.

El coronel Leopoldo R. Ornstein ha escrito, con sobrado fundamento, que *algunos tratadistas han establecido un parangón entre el paso de los Andes con el de los Alpes por Aníbal, primeramente, y por Napoleón después. La similitud es muy relativa, por cuanto difieren en forma muy pronunciada las dimensiones y características geográficas del teatro de operaciones, como también los medios y recursos con que fueron superadas en cada caso ambas cadenas orográficas. Esas diferencias son, precisamente, las que presentan la hazaña de San Martín como algo único en su género.*

En efecto: Aníbal cruzó los Alpes por caminos que ya en esa época eran muy transitados, por ser vías obligadas de intercambio comercial. Y aunque no pueda afirmarse que su transitabilidad fuese fácil, tampoco debe considerase que pudiera presentar grandes dificultades, puesto que el general cartaginés pudo llevar consigo elefantes, carros de combate y sus largas columnas de abastecimiento.

San Martín atravesó los Andes por empinadas y tortuosas huellas, por senderos de cornisa que sólo permitían la marcha en fila india, imposibilitado materialmente de llevar vehículos y debiendo conducir a lomo de mula su artillería, municiones y víveres, aparte de haber tenido que recurrir a rústicos cabrestantes e improvisados trineos para salvar las más abruptas pendientes con sus cañones. ¿Habría podido Aníbal franquear las cinco cordilleras de la ruta de Los Patos escalando, con elefantes y vehículos, los 5.000 metros del Paso del Espinacito?

NAPOLEON	SAN MARTIN
Conduce el grueso de su ejército por el Gran San Bernardo salvándolo a 2.500 metros de altura, con todos sus vehículos y artillería, incluso la pesada.	Conduce el grueso de su ejército por la ruta de Los Patos y traspone 5 cordilleras, de las cuales la más elevada es franqueada por el Espinacito a 5.000 metros de altura, sin poder llevar ningún rodado.
Acompaña el avance principal con cuatro destacamentos secundarios: - Destacamento Thurreau por el Monte Cenis (3.600 metros). - Destacamento Chabrán por el pequeño San Bernardo (2.200 metros). - Destacamento Bethancourt por el Simplón (2.000 metros). - Destacamento Moncey por el San Gotardo (2.100 metros).	Acompaña el avance principal con una división menor y cuatro destacamentos secundarios: - División Las Heras por los pasos Iglesias (3.400 metros) y Bermejo (3.300 metros). - Destacamento Zelada por el paso Comecaballos (4.100 metros). - Destacamento Cabot por el paso de Guana (4.200 metros). - Destacamento Lemos por el paso Portillo y paso Piuquenes (4.500 metros). - Destacamento Freyre por el paso Planchón (3.800 metros).
Amplitud del frente de operaciones: 160 km.	Amplitud del frente de operaciones: 800 km.
Ancho de la zona montañosa alpina: 100 km.	Ancho de la zona montañosa andina: 350 km.

Alturas máximas franqueadas. Con el grueso: 2.500 metros.Con destacamentos: 3.600 metros.	Alturas máximas franqueadas. Con el grueso: 5.000 metros. Con destacamentos: 4.500 metros.
Recorridos máximos y mínimos: 280 y 135 km respectivamente.	Recorridos máximos y mínimos: 750 y 380 km respectivamente.
Recursos: en la zona alpina existían varios centros poblados y valles con producciones diversas.	Recursos: en la zona andina era total la ausencia de poblaciones. Valles áridos sin productos de ninguna clase.

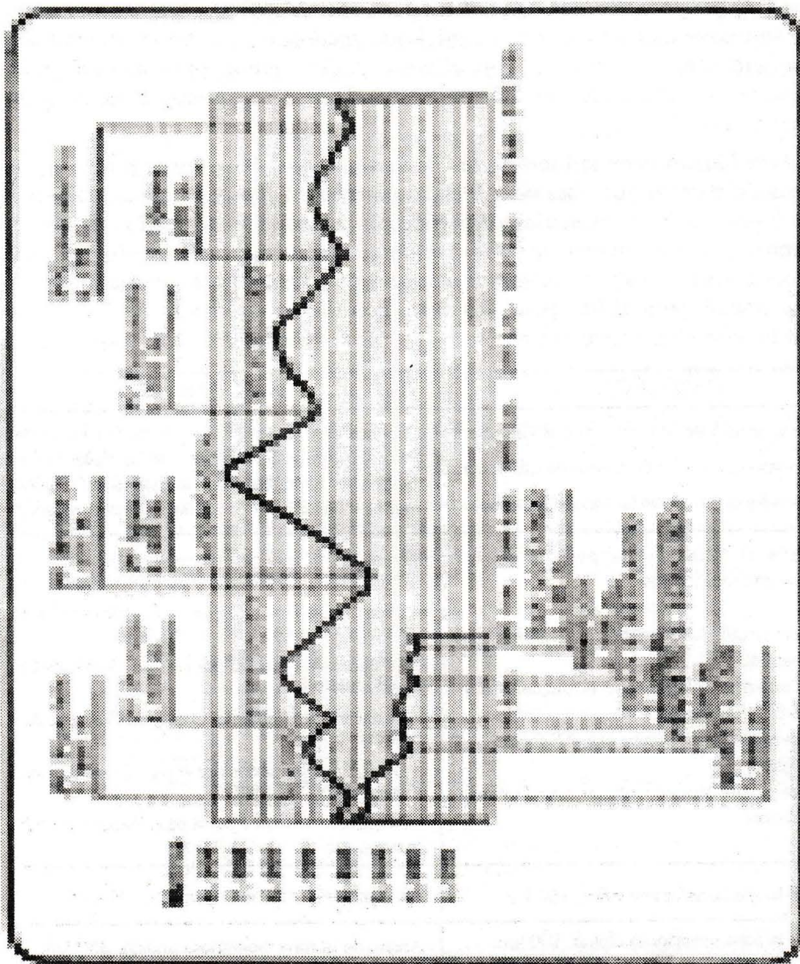


Gráfico comparativo del paso de los Andes por San Martín, y del paso de los Alpes por Napoleón

1. Relatos vagos, imprecisos, descoloridos

Fuera de Espejo[5], Mitre[6], Bertling[7], Ornstein[8] y alguno que otro historiador de nota, son harto vagas, imprecisas y descoloridas las frases que los escritores en general consagran a la descripción y apreciación del paso de los Andes. Nada digamos de los pintores o dibujantes, inspirados sin duda en los relatos que, por lo común, se encuentran en los libros de texto y en algunos otros de mayores ínfulas. Son sin duda bellos y expresivos los óleos de Scott, de Blanes, de Subercasseaux, de Ballerini, de Martín Boneo, etc., en los que San Martín monta brioso corcel, y otro tanto hacen no pocos de sus generales y edecanes, y creeríase al contemplar esas descripciones pictóricas, que fuera tan fácil galopar de Mendoza a Santiago de Chile, como de Córdoba a Ascochinga, o desde Tandil a Dorrego, pero todos esos óleos no responden a la verdad histórica, sino a la poetización de la misma[9]. Tal vez sea el cuadro de Waldemar Carlsen (1861), que conocemos por una litografía de Claisseaux, y de la que hay ejemplares en el Museo Histórico Nacional, el que más se acerca a la verdad histórica, aunque no sin incurrir en inexactitudes[10].

2. Caminos que no eran caminos

Todos los pintores mencionados, con excepción tal vez de Carlsen, suponen que San Martín y sus soldados pudieron cruzar, ya a trote, ya a galope, el trayecto

---

5. *El Paso de los Andes. Crónica Histórica de las operaciones del Ejército de los Andes, para la restauración de Chile en 1817*, por el general Gerónimo Espejo, antiguo ayudante mayor del mismo Ejército, Buenos Aires, 1882, 8º - 712 pp. Obra fundamental y básica, sin duda alguna, aunque sobre el cruce de la Cordillera es poca la información que nos ofrece o, a lo menos, es menor que la que desearíamos poseer.

6. *Obras completas de Bartolomé Mitre*, Buenos Aires, 1939, t. 2, pp. 230-286, que corresponde al cap. XIII de la *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*. Aunque mucho más breve, es muy superior el relato de Mitre, ya que, además de la información de Espejo, pudo valerse de la que Miller consignó en sus *Memorias* y de la que Las Heras le ofreció verbalmente.

7. *Estudio sobre el paso de los Andes*, Santiago de Chile, 1917.

8. *La Campaña de los Andes*, Buenos Aires, 1929. El tomo 2º (8º - 264 pp.) se refiere todo él al paso de la cordillera y a la batalla de Chacabuco. Del mismo autor es el extenso estudio publicado en *Historia de la Nación Argentina*, Buenos Aires, 1947, vol. VI, 2º sec., pp. 3-161, y hemos de reconocer que este autor, aunque inferior a Mitre en la visión de conjunto, le supera en los detalles. Ornstein se valió ampliamente de la documentación que se conserva en el Archivo de la Nación y en el Archivo Provincial de Mendoza.

9. Melgarejo Muñoz ilustró en mayo de 1949 nuestra lucubración, aparecida en *Argentina*, y aunque fue afortunado en algunos puntos, estuvo harto equivocado en otros como suponer la existencia de caminos-cornisa con anchura de cinco o más metros; el consignar la existencia de carretas, que ni las hubo ni las pudo haber; el suponer que soldados y bestias podían ir de cinco o más en fondo; el representar a algunos jinetes sobre briosos corceles, galopando a la par de otros.

10. "El Paso de los Andes". Litografía de Clairaux. Dibujo de Waldemar Carlsen, 1861. Copia del óleo de Durand. Mide 820 x 590 cm. En *Catálogo del Museo Histórico Nacional*, Buenos Aires, 1951, I. 250.

cordillerano, entre Mendoza y Santiago de Chile, siendo así que, ni aun hoy día, es posible ese trotar o galopar, si no es en secciones muy reducidas, tan reducidas y tan poco aptas que pueden considerarse nulas. El caballo no podía ir sino a paso de mula, y si San Martín llevó 1.600 caballos[11], de los que sólo 511 llegaron con vida a Chacabuco, era exclusivamente para la batalla o batallas que forzosamente había que librar con el enemigo al llegar a Chile. Aun en la cuesta de Chacabuco, la caballada no pudo accionar, cual quería San Martín, a causa de lo montañoso de la región.

La tracción en carreta, o en carretón, fue absolutamente imposible, aunque en los caminos llanos y amplios, que son los menos, se utilizaron zorras tiradas por bueyes o caballos, en las que se transportaban los dieciocho cañones, los dos anclotes, las cabrias y parte de los equipajes.

Recordemos que sólo las mulas mansas eran adecuadas para el cruce de la Cordillera. Ya en el Plumerillo había ordenado San Martín que las mulas, que habían de servir en la travesía, fueran amansadas, de suerte que no produjeran incidentes, con detrimento de la tropa[12]. Aún así, acaeció que algunas motivaran la pérdida de no pocos equipos del ejército. Los pintores que han consignado en sus lienzos escenas del cruce de la Cordillera suponen que las mulas iban con la carga sobre la línea y ampliamente extendida a los lados; pero no era así, ya que casi toda la carga, que podían llevar esos híbridos, había de estar colocada sobre el animal, no a los lados. Era absolutamente imposible que dicha carga se proyectara más allá de los veinte o treinta centímetros por lado. El cargar con acierto a las mulas fue una de las maniobras más delicadas, ya que en todo camino de cornisa tenían las mulas que ir casi pegadas al talud, que surgía a uno de los costados del mismo, y cualquier golpe de la carga contra aquél causaba la caída del animal al abismo, abierto siempre al otro costado.

Hoy, como otrora, los caminos tipo cornisa constituyen el 60% de la ruta trasandina, a lo menos en territorio argentino, pero si hoy esos caminos tienen una amplitud de tres y aun de cuatro metros, en 1817 su anchura apenas llegaba, en los pasos mejores, a un metro, lo que imposibilitaba no sólo el paso de todo vehículo, sino que hacía peligroso el tránsito de los animales cargados, aun de las mulas y vacas, cuanto más el de caballos, aunque fueran mansos.

3. Testimonios de viajeros

A mediados del siglo XVII, escribía Diego de Rosales[13] que *el camino del Aconcagua es el más usado, pero de subidas altísimas y laderas donde apenas*

11. Como las opiniones sobre el herrar, o no, a la caballada eran contrarias entre sí, dejó San Martín de herrarlas, pero al llegar a Uspallata fue de opinión de que se pusiera herradura a todos los caballos. Sin ella eran más fácil los ascensos y menos peligrosos los descensos, pero la abundante grava existente en unos y otros, y en todos los caminos sin excepción, indujo a San Martín a adoptar esa medida.

12. *Documentos del Archivo de San Martín*, Buenos Aires, 1910, t. 3, p. 266.

13. Diego de Rosales, *Historia General del Reyno de Chile*, t. 1, Valparaíso, ed. Vicuña Mackenna, 1877, p. 198.

cabe el pie de la cabalgadura, y en discrepando un poco, cae en horribles profundidades y ríos arrebatados y de grandes piedras.

Un siglo más tarde, a mediados del XVIII, escribía Pedro Lozano[14] que para cruzar la Cordillera sólo hay *una senda en que apenas caben los pies de una mula, a cuyos lados se ven, de la una parte, profundísimos precipicios, cuyo término es un río rapidísimo y, de la otra, peñas tajadas y empinados riscos, en donde si tropieza la cabalgadura, cae volteando, despeñada, hasta el río. En partes del sendero no se puede uno fiar de los pies de la bestia, ni aun apenas se camina seguro en los propios, por ser las laderas tan derechas y resbaladizas que pone grima al pisar en ellas.*

Roberto Proctor[15] que cruzó la Cordillera en 1823, seis años después que San Martín había hecho arreglar los caminos y aun abrir algunos nuevos, según él nos informa, refiere cómo en algunos puntos y por espacio de algunas yardas *la senda no tenía más de quince o dieciocho pulgadas de ancho*[16]. Mayer Arnold[17], que cruzó la Cordillera años más tarde, se refiere a las cortaderas o pasos con *senda tortuosa de una vara más o menos de ancho, sobre la falda de un monte de greda y ripio.*

Si San Martín ordenó arreglar los caminos, como escribe Proctor, suponemos que ese arreglo se reduciría a hacer desaparecer el ripio, barriéndolo hacia el abismo, que siempre sigue a los caminos de cornisa, no sólo molesto para el tránsito de los hombres y de las bestias, pero hasta peligroso para éstas y para aquéllos. Otro tanto debieron de hacer en los lechos guijarrosos de ríos secos y en los pocos caminos del valle o en plano bajo, ya que todos estos son inmensos pedregales, que si no impiden, ciertamente obstaculizan el tránsito.

4. "El recodo de la muerte"

Aún hoy día se recuerda a los turistas el punto denominado otrora "el recodo de la muerte", por las desgracias frecuentísimas que tenían lugar en esa curva. En 1825 la cruzó el capitán F. Bond Head[18] y se hizo eco de la tradición de cómo unas 400 mulas se habían precipitado al abismo desde ese lugar. Head pasó como pudo y logró pasar su mula, pero a distancia pudo contemplar cómo la arriada de mulas

---

14. Pedro Lozano, *Historia de la conquista del Paraguay*, t. I, Buenos Aires, 1875, p. 127.
15. Roberto Proctor, *Narraciones del viaje por la Cordillera de los Andes*, Buenos Aires, 1920, p. 59.
16. Roberto Proctor... , cf. n. 15, p. 52.
17. Mayer Arnold, *Del Plata a los Andes*. Prólogo y notas de J. Luis Trenti Rocamora, Buenos Aires, 1944, p. 107.
18. Francisco Bond Head, *Las Pampas y los Andes*, Buenos Aires, 1920, pp. 107-108.

pasaba con temor y temblor por aquel punto: *cuando doblaron por la senda torcida, los colores diferentes de los animales, los diferentes colores del equipaje que conducían, con la ropa pintoresca de los peones que vociferaban el extraño canto con que arrean las mulas, y la vista del peligroso paso que debían trasponer, formaban en conjunto un espectáculo interesantísimo.*

Así que la mula delantera llegó al comienzo del paso, se paró, resistiéndose claramente a seguir, y es natural que todas las demás se detuvieran también.

Era la mula más linda que teníamos y, por eso, se la había cargado con doble peso que a las otras; su carga nunca había sido aliviada y se componía de cuatro maletas, dos que me pertenecían a mí y contenían no solamente una pesadísima talega de duros, sino también papeles de tal importancia que difícilmente podría yo continuar el viaje sin ellos. Los peones luego redoblaron los gritos e inclinándose al costado de la mula recogían piedras que tiraban a la mula delantera. Con la nariz en el suelo, literalmente olfateando el camino, marchaba despacio, cambiando a menudo la posición de sus patas, si encontraba flojo el terreno, hasta llegar a la parte peor del paso, donde se volvió a parar, y entonces empecé a mirar con grande ansiedad mis maletas; pero los peones le volvieron a tirar pedradas y ella siguió la senda y llegó con felicidad adonde yo estaba; varias otras siguieron. Por fin, la mulita portadora de una maleta con dos grandes bolsas de víveres y muchas otras cosas, al pasar el mal punto, golpeó la carga con la roca, con lo que las patas traseras cayeron al precipicio, y las piedras sueltas inmediatamente comenzaron a desmoronarse a su contacto; sin embargo, la delantera se afirmó aún en el estrecho sendero, donde no tenía sitio para su cabeza, pero colocó el hocico en la senda, a la izquierda y parecía sostenerse con la boca; su peligroso destino se decidió pronto por una mulita suelta que se acercó y, como venía detrás, golpeó el hocico de su camarada, desplazándola; le hizo perder el equilibrio y, patas arriba, la pobre criatura instantáneamente empezó una caída realmente terrorífica. Con todo el equipaje, fuertemente amarrado, se precipitó por la pendiente escarpada, hasta llegar a una parte completamente perpendicular, y entonces pareció rebotar y, dando vueltas en el aire, cayó de lomo y sobre la carga en el torrente profundo. Al momento desapareció.

Tales eran los caminos que, por espacio de más de veinte días, tuvieron que recorrer los soldados del más glorioso de nuestros ejércitos. Nada extraño es, pues, que las bajas de vacunos y caballares, y aun de mulas, fuera considerable. Lo extraño es que no hubiese sido inmensamente más grande. Si se prescinde de los medios mecanizados, sería, aun hoy día, una empresa nada fácil para un ejército cruzar la cordillera por el paso de Uspallata o por el paso de Los Patos.

5. Pasos que apenas dejaban pasar

Y notemos aquí, antes de proseguir adelante, que la voz "paso" es muy inexacta. No hay pasos en la Cordillera, si por pasos se entienden abras, callejones o desfiladeros

más o menos planos, entre montes más o menos ingentes. Existen, sí, desfiladeros, pero no es dado transitar por ellos, esto es, no en el fondo sobre suelo firme y seguro, sino en las alturas y por caminos abiertos a pico, entre los cien y los quinientos metros de altura sobre el fondo de las cortaduras o lecho de los ríos.Tanto si se va por Uspallata como por Los Patos, que son los caminos más viables, y fueron los elegidos por San Martín, sólo hay como un décimo del trayecto, donde se va en las bajuras y no en las alturas.

Llevar un ejército de 5.423 hombres, con 9.280 mulas, 1.600 caballos y 16 piezas de artillería, además de sobrestantes, anclotes, vituallas, forraje y municiones, por tales sendas y con todas las dificultades causadas por la estrechez e inseguridad de las mismas, a las que hay que añadir la falta de agua, en unas ocasiones, el exceso de agua en otras, los intensísimos fríos de noche, y aun en pleno día, el mal de montaña o soroche, la falta de pastos para el ganado y de leña para hacer fuego y para disponer el rancho, etc., etc., y todo esto, no por espacio de uno o dos días, sino por espacio de unos veinte, es algo superior a toda ponderación. Es una hazaña que raya en la esfera de lo impracticable, de lo imposible.

El dicho del poeta tiene aquí su más plena aplicación: *el sólo atreverse es heroísmo*. Aun el viajero de nuestros días, que está por cruzar la Cordillera, siente un justificado temor al iniciar la travesía y lo siente, y asaz fuertemente, en muchos momentos de la misma. Repetimos lo que escribimos otrora, describiendo nuestro viaje a Chile, desde Mendoza: *Por camino seguro y bien pavimentado, enfilamos hacia Villavicencio, donde habíamos de internarnos en el corazón mismo de la Cordillera. Mendoza está a 761 metros de altura, sobre el mar, y al llegar a las montañas que rodean a las célebres termas, ya estábamos en los 1.200 y asomaba el sol por sobre las cumbres, que dejábamos debajo de nuestra ruta. Nuestro auto cual si fuera un felino que huyera despavorido, saltando cuestas, que es algo más bravo que saltar matas, o como si fuera un acróbata que desplegara sus habilidosas contorsiones, ascendía con vertiginosa rapidez, hacia las nieves eternas, mientras allá abajo, quinientos, mil metros debajo, veíamos los rojos techos del Hotel Villavicencio. Nada extraño es que la mayoría de los viajeros sea presa de vivas emociones al contemplar cómo se suceden los abismos al lado del camino. Los abismos y las repentinas curvas. A cada momento, se ve cómo el camino parece concluir y el coche va a rodar al precipicio, pero, al llegar a la meta temida, el chofer toma la curva. En medio de la inquietud que se apodera de todo viajero, que vuela por esas alturas, pensamos más de una vez en lo que debió ser bravísima ascensión para el general Las Heras, que recorrió esta misma ruta, y para la tropa que lo acompañaba*[19].

---

19. *Argentina*, Buenos Aires, mayo de 1949.

6. Muralla de soberbios montes

Pero si hoy día los ascensos y descensos de rápido declive, y las curvas y los recodos, de rápido pronunciamiento, embargan los espíritus, es de presumir el efecto que producirían sobre los que viajaban con anterioridad a la apertura de la carretera actualmente existente.

Es el ya citado Lozano[20], que había cruzado la Cordillera a mediados del siglo XVIII, quien pudo decir con toda verdad que *la inmensa altura de estos disformes montes parece competir con el cielo. Ni Pirineos, ni Alpes, ni otros de los más elevados montes, que sabemos, pueden correr parejo con ellos y quedaría vanaglorioso el Olimpo tan celebrado, de merecer le admitiesen por competidor. No parece sino que unos montes han sido sobrepuestos a otros montes, siendo aquí realidad ejecutada por el Soberano Autor de la Naturaleza, la fábula soñada por los poetas en los de Pelión y de Osa. Cuatro días se gastan en subir a la cumbre más alta, de lo que propiamente se llama Cordillera, y se cree pasar la Esfera de la media región del aire, donde el viento es ya tan sutil y delicado que son dificultad hasta para respiración, y fuera de respirar más aprisa y con mayor vehemencia, es diligencia forzosa aplicar pañizuelos a la boca, o por dar más cuerpo al aire, o para templar su frialdad demasiada, y a temperarlo de modo que no se sofoque el corazón humano.*

7. La falta de agua y de leña

Y Rosales[21], a quien también ya hemos citado, está en lo cierto al descubrir la Cordillera como *una muralla de soberbios montes amontonándose unos sobre otros, del tal arte, que el primero sirve de escala o de grada para el segundo, hasta subir a tan grande altura que sobrepuja con mucho las nubes ... y son en su comparación niños o pigmeos los Alpes, los Pirineos y Apeninos de Italia y otros gigantes de soberbia grandeza.*

Pero nada arredró a San Martín. Nada de eso le arredró, pero todo esto lo conturbó. El mismo lo escribía así a Tomás Guido, en carta del 14 de junio de 1816: *lo que no me deja dormir es, no la oposición que puedan hacerme los enemigos, sino el atravesar estos inmensos montes*[22].

Como el camino, así por Uspallata como por Los Patos, supone el cruzar cuatro cordilleras, son otros tantos los empinados ascensos y otros tantos los

---

20. Lozano..., cf. n. 14, pp. 137-138.
21. Rosales ..., cf. n. 13, t. 1, p. 106,
22. Carta de San Martín a Guido, el 14 de junio de 1816, en B. Mitre, *Obras completas* ... , cf. n. 5, t. 2, p. 29.

precipitados descensos, casi siempre por rutas, hoy discretamente anchas, pero otrora, inconcebiblemente estrechas, por las que tiene que andar el viajero.

Pero no era el camino, aunque tan abrupto y rebelde, tan traidor y falso, la única dificultad que hubo de vencer el gran soldado de la Patria.

Estaba también la falta de agua. Singular paradoja: abunda el agua en la cordillera, y es precisamente costeando ríos de buen caudal y de excelente calidad, que se hallan los caminos, y, no obstante, no hay agua, o sólo la hay en contados puntos[23]. Es que la Cordillera, sobre todo del lado argentino, tiene lugar el tormento de Tántalo: estar al lado, a pocos metros, de abundante agua y no poder beberla. La razón es muy sencilla: entre la senda que lleva el viajante y el río, hay 100, 200, 500 o más metros de montaña tan perpendicular que no hay cómo bajar, y en caso de bajar, no hay cómo subir otra vez. Si no es en algún que otro punto, donde el río y camino se encuentran a igual o casi igual nivel, no hay que pensar en utilizar el agua del río Mendoza, si se hace el viaje por Uspallata, o el agua del río Los Patos, si se toma la otra ruta principal.

San Martín conocía esta realidad y por eso reguló las jornadas según hubiese, o no, posibilidad de agua. He aquí algunas líneas del itinerario a seguir por el grueso del Ejército: *1ª jornada. . . con monte y agua a una legua, antes de la parada; 2ª jornada. . . sin agua alguna; 3ª jornada. . . con agua dos leguas antes, en el carrizal; 4ª jornada. . . sin agua en toda la tirada; 5ª jornada. . . poca agua; 6ª jornada. . . sin agua; 7ª jornada. . . sin agua toda [la jornada]; 8ª jornada. . . con agua, etc.*[24]. Haciendo la travesía por jornadas, según los sitios donde había agua para saciar la sed de más de 5.000 hombres y de más de 10.000 bestias, quedaba eliminada una de las dificultades más grandes.

No hay agua sino en contadas ocasiones, pero no hubo entonces, ni hay al presente, pasto alguno adecuado para las bestias ni leña alguna para los fogones, fuera del valle de Uspallata y del Valle Hermoso, en los que el ejército podía estar acampado durante algunos días[25]. En todos los restantes nada podría hallarse a uno

---

23. Melli ha escrito a este propósito: "El clima árido que reina en esta sección de los Andes, ha sido un factor en cierto modo favorable para el establecimiento de un tránsito regular a través de la Cordillera ya que numerosos pasos o boquetes, algunos de alturas superiores a los 4.000 metros sobre el nivel del mar, se hallan libres de nieve durante gran parte del año.

Pero por otra parte la dificultad no deja de notarse, si se tiene presente que era indispensable asegurar la provisión de agua durante el trayecto para varios miles de hombres y millares de mulas y caballos."

24. *Documentos del Archivo de San Martín*, t. 3, pp. 241-242.

25. El geógrafo francés Manuel De Martonne, al referirse a la Cordillera andina, anota este rasgo climático: "Las condiciones geográficas en las cuales la diagonal arreica pasa de la vertiente del Pacífico a la del

y otro fin, ya que el clima desértico de la Cordillera hace que ésta sólo ofrezca rocas desnudas de toda vegetación[26] y valles cubiertos de inmensos pedregales.

En la aridez de las laderas sólo se ven, de vez en cuando, unos arbustos espinosos y retorcidos, entremezclados con pastos duros que hasta los 4.000 metros constituyen el tapiz vegetal como *estepa arbustiva*[27]. A excepción del valle de Uspallata y del Valle Hermoso, no había que pensar en hallar forraje para los animales, si bien en algunos puntos existía y existe el pasto puna, gramínea tan dura como poco digerible, a que nos hemos ya referido.

8. Había que llevar todo el forraje

Fue, pues necesario llevar a lomo de mula, todo el necesario forraje para alimentar a diez mil bestias, durante unos veinte días. Desgraciadamente, no se llevó el suficiente, puesto que no pocas mulas, que eran sin duda, las peor alimentadas, desfallecieron de puro flacas. Así lo manifestó el mismo Beltrán, a cuyo cargo corría el acarreo de la artillería: *Estoy sin mulas, porque con el trabajo se caen de flacas*[28].

Atlántico, en el punto en que comienza el fraccionamiento del recio relieve de los Andes, no ha dejado de ejercer influencias sobre los establecimientos humanos antes de la llegada de los europeos.

"El visitante de los museos argentinos es impresionado fuertemente por el hecho de ver que de todos los testimonios de la civilización indígena, los más antiguos provienen del N.O.; la llanura no parece haber conocido sino cazadores nómadas; es al pie de la montaña, en la zona endorreica, donde los ríos tienen aún suficiente caudal para permitir la irrigación, donde los hombres se han fijado al suelo...

"...La aridez de la montaña ha sido una circunstancia en ciertos aspectos favorable para las relaciones entre la ladera atlántica y la pacífica. Jamás se hubiera pensado en Europa, en los Alpes por ejemplo, en organizar un comercio de ganado, en forma regular, por senderos de montaña a más de 4.000 metros de altitud, como se hizo durante centurias entre Salta y las ciudades mineras de Chile y entre Mendoza y Santiago mismo.

"La rareza de las caídas de nieve y la rápida desaparición del tapiz blanco que en las mismas altitudes forma glaciares en otras partes, han permitido aquel tráfico...

"...En esta forma un gran fenómeno de geografía física se hace sentir en sus consecuencias complejas. . . Sin embargo es desde el punto de vista del clima y de la hidrografía que la originalidad singular de la América del Sur y especialmente de la Argentina merece atraer la atención en forma particular"... (En *Humanidades*, La Plata, 1940, 38, pp. 53-66).

26. Entre los muchos naturalistas, que se han ocupado de la flora andina, cabe recordar a Fita Gerald, *The Highest Mountains*, London, 1899, quien, además de sus propias observaciones, reprodujo las de Henry Burkill (pp. 361-370) y las de W. West (pp. 370-376). Fitz Gerald reproduce lo que escribió Darwin, después que hubo pasado la Cumbre: "Little is to be seen beyond the bare walls of the one grand flat-bottomed valley which the road follows up to the highest crest. The valley and the huge rocky mountains are extremely barren: excepting a few resinous bushes, scarcely a plant can be seen", *Naturalist´s Voyage Round the Workd*, 1889, p. 334.

27. Oscar Ricardo Melli, o. c. cf. n. 3, p. 129.

28. *Documentos del Archivo de San Martín*, Buenos Aires, 1910, t. 3, p. 262.

Otro producto de primera necesidad, del que se debió llevar la necesaria cantidad, fue la leña, así para hacer fuego y disponer el rancho para más de cinco mil hombres, como para ahuyentar el intenso frío de las noches, aunque en esto segundo hubo poco gasto, por cuanto, en no pocas ocasiones, se llegó a prohibir el hacer fuego por la noche, por el peligro de que sirviera de guía a los espías enemigos. Proctor recuerda[29] cómo no es posible hallar arbustos algunos, con que hacer fuego, y que la manera *de hacer fuego, usada por los arrieros consiste en juntar cantidad de bosta seca de mulas, que siempre hay en la senda*. El día en que las fuerzas de Las Heras se aproximaron a la cumbre, y a ella ascendieron en la oscuridad, por temor a ser sorprendidos, prohibió ese general el que se encendiera fuego, aun para preparar los alimentos. La tropa sólo pudo contar con una ración de galleta y una porción de vino. Gracias a las aguadas que se pudieron utilizar, y gracias a la leña, de que iba provisto el ejército y a la bosta que había en los caminos, sobre todo en los puntos más amplios de los mismos, usados como corrales, el ejército cocinaba de ordinario su rancho. Todos los comestibles fueron traídos desde Mendoza por la misma tropa y a lomo de mula, o en las mochilas, y condimentada con grasa y ají picante. Con la sola adición de agua caliente y harina de maíz tostado se preparaba un potaje tan agradable como sustancioso. Sobre las mulas cargueras iban 3.000 arrobas de charquizán, además de galletas de harina, maíz tostado, vino, aguardiente, ajos y cebollas. Estos últimos tubérculos eran para combatir la puna o soroche. Las provisiones de 15 días para 5.000 hombres ocuparon 510 mulas y las cargas de vino para ración diaria, 113 mulas. Según Miller, el número de reses en pie, vacunos todos ellos, llegaba a 483.

A todos estos requisitos, a los que San Martín tuvo que atender para el éxito de la arriesgada empresa, hay que agregar otras necesidades, que habían de ser previstas y solucionadas. Nada hemos hallado sobre el mal de ojos, causado por los fuertes rayos solares, al reverberar éstos sobre la nieve, ni sabemos que este mal afectara a los soldados de San Martín, como afectó a los de Jenofonte, como éste refiere en su *Anábasis* o *Expedición de los diez mil*, y en caso de haber dañado a la tropa, ignoramos de qué remedio se valieron los médicos de la misma, pero sabemos que el frío atormentó terriblemente a la tropa, no obstante toda la sabia y acertada previsión de San Martín[30].

9. Los fríos eran intensísimos

En las zonas cercanas a la cumbre, los días según las horas y según la ubicación en que se encuentra uno, son muy calurosos o muy fríos, y las noches son frigidísimas

29. Roberto Proctor... , cf. n. 13, p. 54.

30. Es muy posible y hasta es probable que en la época en la que San Martín cruzó la Cordillera no hubiese nieve sino en las altas cumbres.

siempre, así en las proximidades de la cumbre, como lejos de ella. En enero de 1949, pudimos escribir que *los días cordilleranos son fríos y las noches frigidísimas, pero no tanto como en Los Paramillos, por donde se pasa antes de llegar a Uspallata, y como en Las Cuevas, por donde se pasa después. Los viajeros, que íbamos en el coche, nos abrigamos al salir del mismo, en estas dos localidades, y no obstante el abrigo, volvimos bien pronto a encerrarnos en el vehículo*[31], a causa de la destemplada temperatura.

A 15 y 20 grados bajo cero llega el frío en algunos noches de verano, y aun en pleno día, como en aquel en el que pasamos por Las Cuevas, había bajado a -2°. A las siete del día anterior, según se nos informó, la temperatura había sido de -9°. Y pensar que toda la tropa, desde San Martín hasta el último soldado, tuvieron que dormir *a lo arriero,* no una, sino muchas noches, usando por cama la montura, el poncho y el jergón, y todo ello sobre el duro suelo. La nieve que indefectiblemente cayó sobre ellos, algunas noches, fue un reconfortante, como suele acaecer y la escena matutina debió de ser singularísima en esas ocasiones, ya que el frío más intenso es el de las primeras horas de la mañana, y todos los bagajes, cargas y armas estarían cubiertos de nieve, y las aguas y demás líquidos estarían helados, y los animales ateridos.

Eric Krumm, que recorrió el camino seguido por San Martín[32], describe lo que era el dormir y despertarse: *lo que más pena daba era el ver a los animales husmeando en la nieve, en busca de pasto, con las "velas" de hielo colgándoles de las crines, de la cola e incluso de las pestañas. La nevada continuaba hasta alcanzar en algunos lugares a los 30 cm.*

Digamos aquí que la nieve borra las huellas y si no hay buenos baqueanos es harto fácil el extraviarse una caravana. El mismo Eric Krumm, que hizo la travesía en 1938, nos informa al respecto: *Las dificultades del camino aumentaron, a medida que subíamos; los peones eran poco conocedores de la zona, y la nieve había cubierto toda huella. Desde el pie de la cumbre hasta el Portillo, a los 4.800 metros, había que repechar más de 1.000 metros en una cuesta sumamente peligrosa.*

Para defender a sus soldados contra el frío, adoptó San Martín dos medidas extraordinarias: el proporcionar a la tropa zapatos, que abrigaran bien los pies, y el distribuir a la misma buena cantidad de alcohol, que les llevara calor al organismo.

---

31. *Argentina,* Buenos Aires, mayo de 1949.
32. Publicado en *Memoria del Club Andino Bariloche,* 1942, y en *Revista Geográfica Americana,* Buenos Aires, 1943, t. 19, pp. 233-235.

No olvidó proveerlos de ponchos forrados y muy abrigadores, pero creyó que lo más importante era un buen calzado, así para caminar por caminos pedregosos, como para defenderse del frío. Con los desperdicios de cuero de las reses, hizo construir tamangos o zapatones altos y anchos y los hizo forrar interiormente con trapos de lana. En su bando del 17 de octubre de 1816[33], ordenando recoger trapos de lana para forrar los tamangos, manifestaba San Martín que ello era necesario *por cuanto la salud de la tropa es la poderosa máquina que bien dirigida puede dar el triunfo, y el abrigo de los pies es el primer cuidado.*

10. ABRIGOS HASTA PARA LAS BESTIAS

No obstante todos estos medios, es indecible lo que debió sufrir la tropa, sobre todo los hombres no acostumbrados a climas fríos. Digamos que también se proveyó de protección a las bestias, contra las inclemencias andinas. Proveyó a caballos, mulas y vacas de la llamada enjalina chilena o abrigo forrado en pieles. Desechó los forrados de paja, por el peligro de que las bestias los comieran, por falta de otra alimentación.

Como puede colegirse de todo lo dicho, aquellas veinte o más noches cordilleranas debieron ser atrozmente terribles, y es posible que más de un soldado habría desertado, si la soledad, la distancia y el desamparo del yermo, no lo hubieran impedido. El fenómeno, a haberse realizado, no nos habría de extrañar, ya que aquella vida era humanamente intolerable y el que lo tolerara un ejército de 5.000 héroes fue un fenómeno inaudito.

Caminar con suma fatiga, durante todo el día, y pasar veinte o más noches sin cuarteles, sin carpas, sin techo alguno, hasta sin la más rudimentaria comodidad, en zonas frigidísimas, bajo todas las inclemencias más bravías de los Andes, y todo ello sin una queja, que sepamos, sin una deserción y sin una señal de descontento, es por cierto un hecho único.

11. LA PUNA O EL SOROCHE

Pero a todas las dificultades señaladas hay que agregar aún otra: los efectos de la puna o soroche. Quien cruza, hoy día, la cumbre, en rápido auto, apenas se percata de sus consecuencias, apenas advierte los graves trastornos somáticos que causa. Nosotros muy poco lo advertimos al cruzar la Cordillera, en automóvil, pero en

---

33. Espejo... , cf. n. 4, p. 553, reproduce el texto del bando del 17 de octubre de 1816, por el que solicitaba de los habitantes de Mendoza "trapos de lana deshechos" para abrigo de los pies de los soldados, e indicaba que era para poner dentro de las ojotas.

nuestro viaje a Bolivia, así en Tres Cruces, dentro de territorio argentino, y sobre todo dentro de territorio boliviano, especialmente en Potosí, nos sentíamos como desvanecidos unas veces y otras, nos asfixiábamos. El fenómeno es ciertamente terrible, ya que, aun en las horas de más normalidad, la fatiga es grande y las fuerzas casi nulas. Y no hay adaptación alguna súbita, sino lenta, de meses o años. Según el doctor Eduardo Acevedo Díaz, *recientes investigaciones afirman que el habitante de las punas y de las altas cordilleras es una variedad del hombre. Sus pulmones son de amplia capacidad; en proporción al tamaño del cuerpo, su corazón es de gran dimensión; el tórax es atlético; el pulso es lento*[34].

San Martín trató de aminorar las consecuencias de la punta propinando abundante ajo y cebollas a sus soldados, y facilitando a los atacados el viajar en mula. Escribe Espejo[35] que *toda la infantería iba montada hasta la primera noche de vivac en el descanso de la cordillera, para precaver o disimular la fatiga que el soroche produjera en la tropa. No obstante esto, entre los artículos de la proveeduría se llevaban cargas de cebollas, de ajos y de vino para racionar la tropa en las jornadas peligrosas, que la experiencia ha enseñado ser antídotos poderosos que de ordinario precaven el mal o lo curan.*

Como es de suponer, ni ese antídoto ni el hacer que la infantería montara las mulas salvó a la tropa de los graves males, y aun de males mortales. El proveer a los soldados de mulas, sobre que montar, a lo menos en los trayectos más expuestos a la puna, era una buena medida, pero esta medida no fue tan eficiente como podría creerse, ya que suponía el ensillar y desensillar, labor que en las alturas se hace poco menos que imposible para los afectados por la puna. Lo cierto es que, como escribía San Martín a Miller, *la puna atacó a la mayor parte del ejército, de cuyas resultas perecieron varios soldados* [36].

Bajo los terribles y angustiosos efectos de la puna, aquellos hombres no sólo tenían que ensillar y desensillar; tenían que llevar el peso de su ropa, mochila cargada, armas y municiones, y tenían que cargar con parte del menaje de cocina, y tenían que conducir la arrias de mulas y las recuas de ganado, y tenían que llevar a pulso, unas veces, y sobre zorras, otras veces, ya subiendo con cabrestantes, ya bajando por medio de los mismos[37], las pesadas zorras y los pesadísimos cañones. Eran 500 los

---

34. Eduardo Acevedo Díaz, *El Paso de los Andes; camino a través de cuatro cordilleras*, Buenos Aires, 1948, p. 38.

35. Jerónimo Espejo... , cf. n. 4, p. 547.

36. Citado por Eduardo Acevedo Díaz... , cf. n. 7, p. 3

37. Creemos que el anónimo artista que ilustró un artículo sobre "El Paso de los Andes", aparecido en *Caras y Caretas*, número extraordinario del 25 de mayo de 1910, estuvo muy en lo cierto al dibujar lo que fueron los cabrestantes y el servicio que prestaron en la travesía de la Cordillera.

milicianos que tenían a su cargo esa labor, pero fue menester que todo el ejército participara de ese acarreo, ya que los vehículos, fabricados para el transporte, así de la artillería, como del puente y de los cabrestantes, no sólo resultaron inútiles en dos tercios del camino, sino que el acarreo de los mismos resultaba otra pesada carga.

12. Los milicianos con las zorras

Había caminos por los que era absolutamente imposible arrastrar la artillería. San Martín no ignoraba esta realidad y así se explica el que hiciera retobar todas las piezas con cueros vacunos, así para que no se deterioraran en las posibles caídas y golpes, como para poder sujetarlas más fácilmente con cuerdas y sogas, y poder así llevarlas alzadas sobre el suelo, en los caminos estrechos, y para poder descenderlas y subirlas con cabrestantes en los pasos difíciles. Por el camino de Uspallata, el más corto y el menos arriesgado de los caminos seguidos por el ejército de los Andes, se llevaron así 2 obuses de 6, y 10 piezas de a 4, según refería después San Martín y nos informa, además, que *eran conducidas por 500 milicianos con zorras y mucha parte del camino a brazo y con el auxilio de cabrestantes para las grandes eminencias,* así para subirlas como para bajarlas.

Es imponderable lo que estas operaciones exigían de hombres cansados y fatigados, sobre todo en las cercanías de la cumbre, cuando la puna los tenía a todos ellos, con poquísimas excepciones, desalentados, medio asfixiados, con terribles dolores de cabeza y de oídos, con angustias en todo el diafragma, incapacitados de agacharse y aun de subir una pendiente suave, casi plana. A excepción de muy pocos, no eran hombres habituados a estas alturas.

13. Puente armable y desarmable

Para cruzar los ríos colmados de agua, fue necesario llevar un puente, armarlo y desarmarlo cada vez que se usara. Era un puente de maromas, de una extensión de cuarenta metros, utilizable en todos los pasos difíciles, sobre todo en el cruce de ríos cajones. Los milicianos tuvieron que cargar también con el traslado de dos anclotes. *Se llevaban,* escribe Espejo[38], *para suplir las funciones de cabrías o cabrestantes en los grandes precipicios, adhiriéndoles aparejos o cuadernales de toda clase o potencia, según los casos.*

Espejo indica que no fue necesario usar los anclotes para salvar los cañones, aunque sí para salvar las cargas de las mulas, que caían a los abismos menos profundos,

38. Jerónimo Espejo... , cf. n. 4, p. 545.

pero sabemos por Beltrán que en las cortaderas un cañón rodó al abismo y fue rescatado sin otros perjuicios que la ruptura del eje y que más de treinta cargas fueron igualmente rescatadas[39].

No nos consta, pero suponemos, que en puntos de ascenso tan marcados como los de Picheuta y Puente del Inca, y en descensos tan vertiginosos como el de Caracoles, si no los anclotes, ciertamente las cabrías debieron ser sumamente serviciales. Tan empinado es el ascenso hasta la cumbre como precipitado el descenso, una vez pasada la misma. Las ochenta y seis vueltas cerradas en la cuesta de los Caracoles *parecen estrangular el camino entre el abismo y la montaña*[40], y por eso debió ser *penoso el descenso de la columna del general Las Heras*. No hay que olvidar que, para pasar por el llamado Paso de la Iglesia, tuvo que subir 900 metros más arriba del túnel, que ahora utilizan así los trenes como los autos.

Cuando se tiene presente este cúmulo de dificultades, muchas de ellas poco menos que superiores a las más robustas fuerzas del hombre, se llega a barruntar, no ciertamente a comprender, lo que debió ser aquella empresa sin segundo en los anales de la historia argentina y aun americana y universal.

Todo lo que hemos expuesto sobre lo bravío que es el camino, según lo hemos podido comprobar en las dos ocasiones que cruzamos por el Paso de Uspallata, lo ha expresado Eric Krumm, con mayor caudal de pormenores en lo que se refiere al paso de Los Patos, que fue por donde cruzó el grueso del ejército con San Martín y O´Higgins.

14. El oasis de los Manantiales

Después de referir cómo él inició el viaje el día 5 de febrero de 1939, escribe que, al siguiente día, llegó a las cercanías del río Los Patos, a un andarivel o camino-cornisa, sobre la estrechura llamada Paso de San Martín. *De aquí en adelante,* agrega Krumm[41], *el camino tendría un nuevo interés y una nueva emoción: recorrer la huella del genio de América. Nos detuvimos medio día en Las Hornillas y al amanecer del siguiente continuamos nuestro viaje hacia el sud. Después de cruzar el arroyo Aldeco y bordeando varios cerros, de pendientes escarpadas, llegamos, luego de seis leguas de marcha, a una amplia planicie llamada Manantiales, donde almorzamos. Fue Manantiales el lugar elegido* [por San Martín] *para establecer el depósito de aprovisionamiento de víveres, reposición de ganado y evacuación de heridos y enfermos, a cargo de 50 hombres durante la campaña*

---

39. Leopoldo R. Ornstein... , cf. n. 7, p. 157.
40. Eduardo Acevedo Díaz... , cf. n. 31, p. 26.
41. Eric Krumm ... , cf. n. 25, pp. 233-234.

de 1817. En las vegas de buen pasto que lo circundan se ubicaron las reses, destinadas al mantenimiento de la tropa.

De Manantiales, el camino toma francamente la dirección oeste, remontando el río de Las Leñas, enfrentando la cordillera de La Ramada. El camino se estrecha y la marcha se hace pesada. Durante todo el trayecto hay pasto y leña en abundancia, no así en La Fría, donde hacemos alto a las 16 hs., después de recorrer cinco leguas desde Manantiales.

La falta de leña se convirtió en un serio problema, pues no teníamos con qué hacer fuego para calentar una pava para el mate. Removiendo el suelo, encontramos algunas "galletas" de vacuno y pedazos de esas raíces llamadas "cuerno de cabra", con lo que resolvimos el problema.

Las dificultades del camino aumentaron a medida que subíamos; los peones eran poco conocedores de la zona y la nieve había cubierto toda huella. Desde el pie de la cumbre hasta El Portillo, a 4.800 m, había que repechar más de 1.000 metros en una cuesta sumamente peligrosa. Poco antes de llegar a la cumbre, divisamos abajo a nuestro compañero y a un peón que nos hacían señas.

Llegamos finalmente al Portillo. Eran las 15 horas y un sol radiante iluminaba el panorama, mientras hacia atrás, abajo, se deshacía la tormenta. El espectáculo, que desde allí se ofrece a la vista, escapa a todo adjetivo. Vecino nuestro, casi a nuestro lado, se levanta majestuoso el Alma Negra (6.400), más allá el extenso glaciar de La Mesa, a nuestros pies una muchedumbre de cerros menores bajo un manto de nieve, como si la Cordillera se hubiese puesto su traje de novia para recibirnos. Al oeste, recortados sobre el horizonte, un sin fin de picachos señalan el cordón fronterizo. A nuestra izquierda el Cordón de los Amarillos, y frente nuestro, al sud, la mole gigantesca del Aconcagua.

15. "Por aquí paso el general San Martín"

Sobre el Portillo, fija a una enorme piedra, una placa de bronce recuerda la gesta memorable. En ella leemos: "Centenario del Ejército de los Andes. Por aquí pasó el General San Martín, con las divisiones Vanguardia y Reserva, al mando de los Generales Soler y O´Higgins, Febrero de 1817". Una indecible emoción nos embarga. Sólo los que han vivido en la intimidad ruda y bravía de la cordillera, y más especialmente aquellos que alguna vez sintieron detenerse el aliento y achicarse el corazón, sorteando el Espinacito, pueden valorar en toda su magnitud lo épico de la hazaña. Por esa misma cuesta pasaron miles de hombres hace más de un siglo, animados por un único ideal: la Libertad; por un único amor: la Patria. Por allí quedaron sembradas a lo largo de la huella millares de osamentas de aquellas sufridas y heroicas mulas cuyanas, que, agotadas por

el esfuerzo, rindieron su vida y que aún esperan el monumento que recuerde su contribución anónima a la libertad de Chile.

Allí la noche sorprendió a O´Higgins, el héroe de Rancagua, mientras la mitad de su tropa marchaba a pie por la empinada ladera en medio de un frío glacial. Iniciamos el descenso por uno de los pasos más peligrosos de la cordillera. Causa asombro pensar que por allí desfiló todo un ejército, sin perder ni un hombre ni una carga. Nuestros animales se enterraban hasta la panza en algunos lugares en que la nieve se había acumulado, obligándonos a desmontar. El Espinacito es precisamente eso, un espinazo, sobre cuyo filo, obstruido por piedras y penitentes, teníamos que marchar, mientras a ambos lados acechaba el abismo.

Es errado creer, como se dice generalmente en los libros de texto, que para conocer los pasos cordilleranos envió San Martín con ese objetivo a Alvarez Condarco, y que basado en los datos que pudo traer, *atesorados en su memoria que debió ser prodigiosa,* se efectuó la campaña. San Martín conocía la cordillera tanto como Alvarez Condarco, ya que obraban en su poder mapas y planos, ya porque pudo proveerse de buenos baqueanos que conocían la cordillera palmo a palmo, ya porque él mismo personalmente había penetrado por el macizo andino, en varias ocasiones.

Así, para conocer los puntos por donde podría acaecer una invasión realista sobre Mendoza, cosa que San Martín consideró ya como una realidad en el verano 1815-1816, como para conocer *de visu* la Cordillera, hizo en junio del primero de esos años un viaje a San Juan y exploró los caminos que desde esta ciudad conducen a Chile[42].

En mayo y junio del siguiente año exploró los boquetes más cercanos a Mendoza, habiendo insumido unos días en una de esas entradas[43]. Alvarez Condarco, como ingeniero, pasó tal vez a Chile por Uspallata,y regresó por Los Patos, pero sólo para anotar cartográficamente los alrededores de Chacabuco [44]. Con anterioridad a

42. Ornstein ... cf. n. 4, p. 4. En sus comunicaciones con el Cabildo de Mendoza, escribía San Martín con fecha 13 de julio de 1815: "Apenas puedo tomarme tiempo para acusar a V. S. recibo del suyo del 9 del corriente, por deber entrar hoy mismo a reconocer los puntos de la Cordillera, que pueda intentar el enemigo ocupador de Chile..."

43. Con fecha 27 de julio de 1815 al Cabildo de Mendoza: "Exmo. Señor: Reconocida la parte Norte de la Cordillera, objeto de mi separación de esta capital, a más del restablecimiento de mi salud, he regresado felizmente. Pero debiendo tomar igual conocimiento de los campos del Sur, salgo hoy con destino a la fortaleza de San Carlos ...".

44. Sospechamos que fue Alvarez Condarco, con la probable ayuda del sargento mayor Antonio Arcos, de Bacler y de D'Albe, quien levantó informes muy detallados que San Martín incluyó en las instrucciones que dio a los jefes de columna. Así leemos: "Del Barrial al río hay un repecho muy corto y no muy pendiente; el camino es bueno, tiene solamente una cuesta baja que con una cosa insignificante puede componerse la bajada, pues así como está, no impide que las tropas anden allí.

"La distancia es de 13 leguas, el puente puede ponerse, en una estrechez que tiene el río, en un lugar firme; tiene un peñasco grande de un lado, de tosca, donde puede afianzarse el puente de un modo fácil; la anchura que tiene es como de 20 varas ...". *(Documentos del Archivo de San Martín,* t. 3).

él, había San Martín destacado al teniente José Aldao con análoga misión. Llegó éste hasta el Juncalillo, conforme escribía después él mismo a San Martín, con fecha 14 de marzo de 1816[45].

16. Un solo mapa impreso de la cordillera

San Martín poseía , además, algunos planos de la Cordillera, y uno, hecho a base de ellos, debió ser el que envió él a Pueyrredón, y al que éste se refería en carta del 24 de enero de 1817[46], si es que el término "plano" no equivale a proyecto. A lo menos para el Paso de Uspallata pudo contar San Martín con un plano bastante discreto, como es la *Carta Esférica de la parte interior de la América Meridional para manifestar el camino que conduce desde Valparaíso a Buenos Aires, construido por las observaciones astronómicas que hicieron en estos pasajes en 1794 don José de Espinosa y don Felipe Bauzá, oficiales de la Real Armada. En la Dirección Hidrográfica. Año 1808. Todo en este mapa,* escribe Reguera Sierra[47], que lo ha estudiado detenidamente, *es digno del más alto elogio, pero lo más*

---

45. Espejo... , cf. n. 4, p. 394.

46. Carlos A. Pueyrredón, *La Campaña de los Andes*, Buenos Aires, 1942, facsímil 93.

47. A propósito de este mapa, escribe el señor Ernesto Reguera Sierra que por lo que respecta a Mendoza "es admirable comprobar el muy acabado conocimiento que había, en aquel lejano entonces, de los ríos Desaguadero, Mendoza, Tupungato y Tunuyán, así como de las lagunas de su mitad norte. Es de observar cómo el relevamiento dejó, entre las lagunas de Guanacache, los ríos Desaguadero, Mendoza y Tunuyán, una dilatada comarca sin develar; los topógrafos realizaban sus tareas por orden de importancia: primero lo más interesante, como es el caso de las grandes expresiones hidrográficas. Es notabilísimo el conocimiento que los españoles tenían del N.O. mendocino, que es, precisamente, donde se hallan los pasos que comunican con la región más vital de Chile. Son de destacar las minas de Uspallata.

"Todo en este mapa es digno del más alto elogio, pero lo más prodigioso en él es la precisa representación de la Cordillera de los Andes, entre los 31°30´y 35° S., por ser donde culmina este coloso de la orografía. En esta zona laboraron muy activamente Espinosa y Bauzá para lograr una fiel expresión gráfica de ella. Los hispanos no sólo domeñaron gigantescos ríos e ingentes cataratas, sino, también, altísimas montañas, para lo cual se prestaban tanto su temple como su cultura. Innecesario es manifestar que aquellos hombres realizaron esfuerzos de titanes y que corrieron riesgos inauditos para cumplir semejante empresa, que aun realizada hoy, con todos los adelantos de la técnica, constituiría toda una portentosa hazaña, Los que hicieron tales relevamientos actuaron precisamente en los lugares donde se alzan algunas de las cumbres más importantes del globo (comarca del Aconcagua).

"El «Plano de los Andes», que la lámina cartográfica ofrece como detalle ampliatorio para apreciar convenientemente esos importantísimos y majestuosos parajes, indica que los hispanos los conocían con mucha exactitud. Pasaría más de medio siglo antes de que esta manifestación gráfica fuera superada. Comprobamos, por este plano, los elementos de seguridad que para el tránsito había en aquella pretérita época, como son las casas escalonadas a lo largo del abrupto camino entre Mendoza y Chile, a partir de la confluencia del río Tunuyán (Punta de Vacas), que es donde la alta montaña empieza a señorear con más fuerza. Esas casas eran, a mismo tiempo, guía y refugio de viajeros, y, justamente, en el lugar llamado La Cumbre, cerca del actual límite argentino-chileno, había uno de esos refugios, llamado «Casa de la Cumbre» y cuya posición determinaron Bauzá y Espinosa. Con este estupendo trabajo geodésico-topográfico quedaba registrada certeramente esa obligada vía terrestre entre el Pacífico y el Plata y que es por donde, en nuestros días, corre el Trasandino". ("Un mapa español de territorio argentino, de 1810"), en *Argentina Austral*, año XXV, octubre de 1935, nº 267, p. 9.

prodigioso en él es la precisa representación de la Cordillera de los Andes, entre los 13°30 y 35° S. por ser donde culmina este coloso de la orografía." Es éste el único que conocemos, anterior al cruce de los Andes por San Martín y que pudo serle de alguna utilidad. Consta positivamente que no conocía el general en jefe plano de la cuesta de Chacabuco, a lo menos con los detalles que creía imprescindibles, y que, antes de la batalla de ese nombre, los ingenieros Arcos y Alvarez Condarco pasaron los 10 y 11 de febrero levantando un croquis de las serranías, a cuyo efecto contaron con la protección de varias guerrillas de infantería y caballería. Los baqueanos[48], conocedores de toda la ruta, eran pocos, siendo uno de ellos un tal Francisco Oros. Los más sólo conocían algunos sectores. Esto obligó a establecer, como escribe Ornstein, *un servicio escalonado de baqueanos*[49].

Pero aunque poseyera los mejores mapas, ahora existentes, y aunque contara San Martín con los más avezados baqueanos, no ignoraba que unos pocos soldados enemigos, estratégicamente colocados en los pasos más difíciles de la Cordillera, podían deshacer y aniquilar al más numeroso y poderoso ejército, y por eso, antes de emprender la marcha, realizó una sagacísima *guerra de zapa*, persuadiendo al enemigo que invadiría por el norte y por el sur, esto es, por Paso de Guana, que sale algo al sur de Coquimbo y La Serena, y por el Paso de Planchón, que sale en un punto entre Curicó y Talca, y por esos lados envió algunas tropas. Sólo despistando así al enemigo pudo llevar el grueso del ejército por el Paso de Los Patos y enviar una fuerte división, con toda la artillería por el Paso de Uspallata. A no haber desorientado así al enemigo, que contaba con 5.020 hombres y 30 piezas de artillería, el ejército patrio habría tenido que pasar lances muy peligrosos.

17. Cómo se provisionó el Ejército de los Andes

Pueyrredón, que era director supremo, y el Congreso de Tucumán, o éste por medio de aquél, pudo proporcionar a San Martín algunos recursos en dinero, pero

48. "Sobre la importancia del «baqueano», en las operaciones de montañas de las características andinas -escribe Melli- es ilustrativa la autorizada opinión del militar alemán, asimilado al ejército chileno, coronel Hans Bertling: "Aun cuando se disponga de un mapa medianamente exacto y de ciertos conocimientos geográficos de cualquier región cordillerana que se quiera pasar, será siempre conveniente llevar una persona perfectamente conocedora de aquella comarca... El baqueano sirve también para pronosticar el estado del tiempo, como por ejemplo los temporales, que no sabría prever una persona que no conoce las particularidades de la cordillera". Esto en *El Paso de los Andes*, Santiago de Chile, 1917, y agrega Melli: "Desgraciadamente son pocos los nombres de estos abnegados servidores registrados en las páginas de la Historia. Se recuerda el de Justo Etay, campesino chileno y baqueano de confianza de San Martín, quien cumplió arriesgadas misiones secretas de reconocimiento antes de la batalla de Chacabuco. Héroes abnegados y anónimos que, no por ello, dejan de ser más beneméritos". (*Los conocimientos geográficos. . .* , cf. n. 3, p. 145).

49. *La Campaña de los Andes. . .* , cf. n. 7, p. 168.

las arcas estaban exhaustas y sabía muy bien el gran soldado que había él de ingeniarse para allegar cuanto podía ser necesario, y tuvo la habilidad, después de ganarse las simpatías de las poblaciones cuyanas, en especial, las de los mendocinos, de obtener cuanto le era necesario.

Se conservan los originales de algunos de sus pedidos o de sus órdenes, correspondientes a los postreros meses de 1816 y enero de 1817:

En la necesidad de apelar únicamente a los recursos de esta benemérita Capital [Mendoza] *y demás pueblos de la provincia, casi para la mayor parte de los auxilios del Ejército, pongo en la consideración de V.S. que debe exigirse al vecindario 1.000 recados, o monturas completas de regular uso, y el mayor número posible de pieles de carnero, ponchos, jergas, ristras o pedazos de éstos, pues no importa que sean viejos. Pueden admitirse recados, aunque les falte freno, con tal de que tengan riendas.* – 7 de junio 1816.

Se necesita exigir del vecindario 1.000 monturas y cantidad indefinida de jergas y ponchos para el ejército. – 27 de setiembre de 1816.

Espero que V.S. se sirva dictar sus providencias para que se recojan 700 camisas, 715 pares de pantalones de bayetilla y 200 bolsas de lonilla para cartuchos de cañón que se ha repartido entre el vecindario para que las cosa. – 27 de setiembre 1816.

Relación de los enseres y útiles que se han entregado al Ej. de los Andes en la fecha:

795 cueros de carnero
209 lomillos
116 cinchas
33 pares de riendas
291 ponchos
74 jergas
43 frazadas
26 badanas blancas
11 piezas de lienzo azul o tucuyo
1 pieza de brin
40 varas de picote o bayeta blanca
58 hachas
18 piedras de afilar. – Mendoza, 3 de octubre 1816.

Para la manutención de las cabalgaduras, arreas y ganados vacunos que debe servir al Ejército, se necesitan 1.200 cuadras de alfalfa, además de las 315 que ya posee el Estado. Espero que V.S. se sirva tomar las disposiciones del caso para que el vecindario nos provea de este importante auxilio. – 10 de octubre de 1816.

Una sección del Hospital Militar necesita, por lo menos, dos baños, que pueden hacerse con una pipa [tonel].

Espero que V. S. se sirva exigirla de donativo. - Octubre 16 de 1816.

Para cumplir la promesa hecha al cacique pehuenche Neicuñan de una media levita de pañete encarnada, con un galón, espero que V.S. se sirva mandar construirla por cuenta del Estado. – 16 de octubre de 1816.

Para acampar las tropas que vienen de Buenos Aires, he dado al campo la capacidad que permiten nuestros apuros, pero necesitamos gran cantidad de totora; espero se sirva pedir al vecindario cuantas arrias tengan para su conducción. – Octubre 8 de 1816.

Recuerdo a V.S. la necesidad de acopiar el mayor número posible de los desperdicios de jergas, ponchos, pieles de carnero y demás artículos aparentes para el auxilio de la tropa en su marcha por la Cordillera. – Noviembre 1 de 1816.

" Para los trabajos de la Maestranza, se necesita gran cantidad de becerros. Espero que V. S. se sirva la entrega de todos los que se haya almacenados en la Aduana. – Noviembre 8 de 1816.

Tres piezas de paño azul, que hay en la Aduana, se necesitan para vestuario de la tropa. Espero la orden de V. S. – Noviembre 12 de 1816.

Don Joaquín Sosa, dueño de famosos potreros, no tiene hacienda que los tale; sírvase exigir, de este patriota, todo lo que tuviere para las arrias del Ejército. – Noviembre 13 de 1816.

Espero que V. S. imparta las órdenes necesarias para que todas las carnicerías de la ciudad y suburbios lleven, a la Maestranza, todas las astas de las reses que matan. – Noviembre 14 de 1816.

Sería oportuno exigir de los comerciantes toda la orilla de las piezas de paño que tuvieren para aplicarlas a tirantes de los 2.000 pares de alforjas que se han construido para el Ejército. – Noviembre 21 de 1816.

Se necesita tomar a flete 12 carretas para conducir el carbón de Jocolí

para la Maestranza, necesidad que pongo en consideración de V. S. - Diciembre 4 de 1816.

Se necesita coser, a la brevedad posible, 500 camisas, cuyos cortes envío a V.S., para que se sirva repartir el trabajo entre el vecindario. - Diciembre 19 de 1816.

Calculadas las cargas de municiones, resulta que hay un déficit que V.S. se servirá integrar, exigiendo por mitad a las provincias de San Juan y Mendoza. - Diciembre 20 de 1816.

No hay pasto para la tercera parte del ganado. Ruego a V.S. se sirva ordenar que todos los potreros se pongan a servicio del Estado hasta la partida del Ejército. - Diciembre 24 de 1816.

Sírvase V.S. mandar recoger toda la piedra pómez que haya en este vecindario para la limpieza del armamento. (Nota). - Si en las casas hay destiladeras rotas, serían muy útiles para el mismo fin. - Diciembre 26 de 1816.

Urge acopiar cuanta cebolla hubiera en Mendoza, para proveer al Ejército, como medio de combatir la puna. - Diciembre 28 de 1816.

Si, como lo espero, entramos felizmente a Chile, en cualquier provincia la explotación de minas exigirá gran cantidad de azogue, artículo que no posee aquel país. San Luis lo tiene, por lo que espero que V. S. imparta órdenes para que, trayéndolo a esta capital, esté listo para pasarlo a Chile. - Enero 10 de 1817.

Quedo impuesto de haber llegado a San Juan 340 cueros de los 400 que se habían pedido. - Enero 10 de 1817.

El Ejército necesita, para sus muchos servicios, un número considerable de carretillas; por esto sírvase V. S. dictar las órdenes para que todas las que haya, del comercio o de particulares, se pongan a disposición del Comando de Artillería hasta el día de mañana. - Enero 10 de 1817.

Espero que V. S. se sirva exigir a la Compañía de mineros de esta ciudad, por vía de préstamo, todas las herramientas que tuviese para los trabajos del Ejército. - Enero 12 de 1817.

En cumplimiento de esta orden se entregaron: 14 combas, 72 barrenos, 47 cuñas, 6 toquiadores, 8 barrotes.

La Ordenanza veterana que ocupa el ilustre Cabildo debe reunirse al Ejército. V. S. se servirá ordenarlo así. - Enero 17 de 1817.

La confección de harina tostada y galleta fina no debe cesar en este mes y en el que entra. V. S. se servirá ordenarlo así. - Enero 24 de 1817.

18. San Martín y las Provincias de Cuyo

Tres meses antes de emprender el cruce de la Cordillera escribió San Martín esta carta al entonces director supremo, Juan Martín de Pueyrredón:

Un justo homenaje al virtuoso patriotismo de los habitantes de esta Provincia me lleva a interrumpir la bien ocupada atención a V.E. presentándole en globo sus servicios.

Dos años ha que, paralizado su comercio, ha decrecido en proporción su industria y fondos, desde la ocupación de Chile por los peninsulares. Pero como si la falta de recursos le diera más valentía y firmeza en apurarlos, ninguno han omitido, saliendo a cada paso de la común esfera.

Admira en efecto, que un país de mediana población, sin erario público, sin comercio, ni grandes capitalistas, falto de madera, pieles, lanas, ganados en mucha parte y de otras infinitas primeras materias y artículos bien importantes, haya podido elevar, de su mismo seno, un Ejército de 3.000 hombres, despojándose hasta de sus esclavos, únicos brazos para su agricultura, ocurrir a sus pagas y subsistencia, y a la de más de mil emigrados: fomentar los establecimientos de maestranza, laboratorios de salitre y pólvora, armerías, parque, sala de armas, batán, cuarteles, campamento; erogar más de tres mil caballos, siete mil mulas, innumerables cabezas de ganado vacuno; en fin, para decirlo de una vez, dar cuantos auxilios son imaginables y que no han venido de esa capital, para la creación, progreso y sostén del Ejército de los Andes. No haré mérito del continuado servicio de todas sus milicias en destacamentos de Cordillera, guarniciones y otras muchas fatigas; tampoco de la tarea infatigable, e indotada de sus artistas en los obrajes del Estado. En una palabra, las fortunas particulares casi son del público: la mayor parte del vecindario sólo piensa en prodigar sus bienes a la común conservación. La América es libre, Señor Excmo.; sus feroces rivales temblarán, deslumbrados, al destello de virtudes tan sólidas. Calcularán por ellas, fácilmente, el poder unido de toda la Nación. Por lo que a mí respecta, conténtome con elevar a V.E. sincopadas, aunque genuinamente, las que adornan al pueblo de Cuyo, seguro de que el Supremo Gobierno del Estado hará de sus habitantes el digno aprecio que de justicia se merecen.

Dios guarde a V.E. ms. as. cuartel general de Mendoza. - 31 de octubre de 1816. - José de San Martín.

19. El Cuartel General y el Estado Mayor

Antes de proseguir en esta relación de un hecho tan bravío y tan transcendental en la historia de la revolución americana, recordemos cómo quedó constituido el Cuartel General y cómo el Estado Mayor de este celebérrimo ejército que, con toda razón, se llamó Ejército de los Andes, a los que tanto se parecía, según aquellos versos de Bernárdez:

La mole altiva no se opuso, porque sintió que aquella fuerza era su fuerza.
Aquellos hombres, que pasaban, estaban hechos de su polvo y de su piedra,
Eran hermanos de sus rocas, de sus tremendos precipicios, de sus crestas,
Eran volcanes suyos: tenían fuego en la raíz y en la cabeza,
Eran montañas y montañas, movilizadas con fervor para una empresa grande...

Constituían el Cuartel General:

Cuartel General:

Comandante en jefe del Ejército: Gral. José de San Martín.

Comandante del Cuartel General: Gral. Bernardo O'Higgins.

Secretario de Guerra: Tte. Cnel. José I. Zenteno.

Secretario particular: capitán Salvador Iglesias.

Auditor de Guerra: Dr. Bernardo de Vera.

Capellán general castrense: Dr. Lorenzo Güiraldes.

Edecanes: Cnel. Hilarión de la Quintana, Tte. Cnel. Diego Paroissien y sargento mayor Alvarez Condarco.

Ayudantes: capitanes Juan O'Brien, Manuel Acosta, José M. de la Cruz y teniente Domingo Urrutia.

Estado Mayor:

Jefe del Estado Mayor: Gral. Miguel E. Soler.

2º jefe del Estado Mayor: Cnel. Antonio Luis Beruti.

Ayudantes: sargento mayor Antonio Arcos, capitán José M. Aguirre y teniente Vicente Ramos.

Oficiales ordenanzas: alférez Manuel Mariño, tenientes Manuel Saavedra y Francisco Meneses, y subteniente Félix A. Novoa.

Comisario general de Guerra: Juan Gregorio Lemos.

Oficial 1º de comisaría: Valeriano García.

Proveedor general: Domingo Pérez.

Agregados al Estado Mayor: tenientes coroneles A. Martínez, Ramón Freire y José Samaniego, y sargentos mayores Enrique Martínez y Lucio Mansilla.

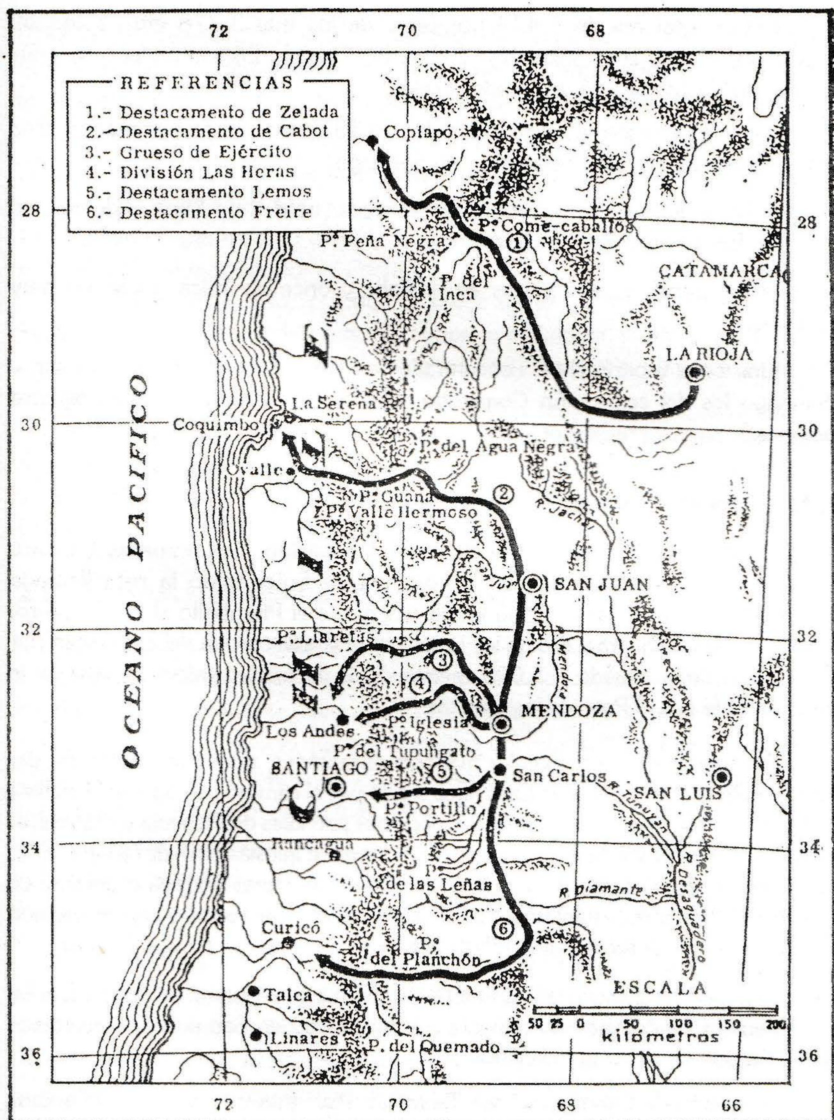
No lamentamos, antes celebramos, el haber consignado esta larga lista de nombres, pues son los de aquellos hombres que realizaron, al lado de San Martín y bajo su égida, la más hazañosa empresa militar de que se tiene noticia. Era de justicia el recordarlos, a lo menos a los más destacados de entre ellos.

Fuerza de Línea

	Hombres
Batallón Nº 1 de Cazadores	560
Batallón Nº 7 de línea	769
Batallón Nº 8 de línea	783
Batallón Nº 11 de línea	683
Batallón de Artillería	241
Regimiento de Granaderos a Caballo	747
Total	3.778

Servicio y tropas auxiliares:

Cuerpo de barreneros de minas	120
Destacamento de baqueanos	25
Escuadrones de milicianos (custodia de bagajes)	1.200
Sanidad (hospital volante)	47
Total	1.392



El paso de los Andes. Las rutas de invasión.
Dibujo de Mikielievich

El gran total era de 5.473 hombres, de los que 3.778 eran soldados combatientes, 1.392 eran auxiliares, 207 eran oficiales, 28 eran jefes y 3 eran generales. Había además 15 empleados civiles.

En cuanto al material de guerra, había en 1817: Artillería de campaña: diez cañones montados y cuatro inservibles, en Santiago.

Artillería pesada: ocho cañones reforzados, traídos de Lima. Además, se disponía de los cañones de la fortaleza.

Otro material: cuatro piezas en el Valle y once en Talca, todas en muy buen estado.

Municiones y pertrechos: concentrados en Talca y Talcahuano los del sur, y en Santiago los del centro. En Coquimbo y La Serena existían también algunas dotaciones.

20. Las seis expediciones militares

Como es sabido, fueron seis las rutas de invasión, dos primarias y cuatro secundarias. El grueso del ejercito o columna de Soler tomó la ruta llamada corrientemente de Los Patos. Abrió la marcha desde el Plumerillo el 19 de enero, tomó por Jagüel, Yalguaraz, Río de los Patos, salvó el alto cordón del Espinacito por el paso homónimo, situado a 5.000 metros. El 2 de febrero inició el paso de la cadena limítrofe por el Paso de las Llaretas.

Esta columna tropezó con las mayores dificultades, pues fue preciso escalar cuatro cordilleras. La división de Las Heras siguió por el camino llamado de Uspallata y el valle del río Mendoza; tras de librar las acciones parciales de Picheuta y Potrerillos, atravesó el cordón limítrofe por los pasos de Bermejo e Iglesias el 1º de febrero. El 8, dando curso a las precisas instrucciones recibidas, Las Heras entraba triunfante en Santa Rosa, quedando establecida, en la misma fecha, la reunión con la división principal que el día anterior había salido victoriosa en la acción de Las Coimas.

Para operar contra la provincia de Coquimbo partió de Mendoza un destacamento a las órdenes del teniente coronel Cabot; en San Juan fue reforzado con una partida de ochenta milicianos.

La división de Cabot tomó por Talacasto, Pismanta y escaló la mole andina por el Paso de Guana. Luego de promover la insurrección en aquella región trasandina y arrollar a sus oponentes, el 15 de febrero entraba triunfante en Coquimbo.

Por el extremo norte, el ejército de Belgrano cooperó destacando un contingente de ochenta milicianos y cincuenta infantes dirigidos por Zelada y Dávila.

El 5 de enero salieron de Guandacol, desde donde pasaron a Laguna Brava, efectuando la travesía de la cordillera principal por el Paso de Come-caballos; sorprendiendo a las avanzadas realistas, el 13 de febrero Copiapó caía en poder de los patriotas.

Con un pequeño contingente, el capitán Lemos debía invadir por el camino del Portillo; sus instrucciones le prevenían *proporcionar las marchas en términos que el 4 de febrero, antes de romper el día, quede sorprendida la guardia de San Gabriel, en el camino del Portillo,* y era su objeto *hacer entender al enemigo que todo el ejército marcha por el Portillo.*

Salvado este paso, practicó el cruce de la Cordillera por el boquete de Piuquenes; las malas condiciones del tiempo le impidieron copar la fuerza enemiga, cual era su propósito y así ésta pudo escapar. Posteriormente, Lemos se reunió con el grueso del ejército.

Finalmente, por el Paso del Planchón pasó la fuerza del teniente coronel Freire, quien partió el 14 de enero de Mendoza, siguió por el camino de Luján, San Carlos y San Rafael, llegando el 1º de febrero al Paso del Planchón por el que franqueó la Cordillera.

21. El avance de las fuerzas principales

Fue el día 18 de enero de 1817 que la columna del entonces coronel Juan Gregorio de Las Heras comenzó su marcha, desde el campamento del Plumerillo, y contrariamente a lo que se había antes resuelto, la artillería siguió a la retaguardia de esta columna. Se reconoció que por Uspallata era más fácil el traslado de esas piezas pesadas, que por Los Patos. En Cunota pasó ese ejército la noche del 18 y del 19, reanudando al siguiente día la marcha. Cuatro días después ya se encontraron con tropas realistas y se sabía que, en Santa Rosa de los Andes, había tropa prevenida y sobre las armas. Hubo un combate en Potrerillos y, pasando por Picheuta, Las Polvaredas y Arroyo Santa María, llegó a Las Cuevas el día 1º de febrero de 1817.

El paso más difícil en el cruce de la cumbre se efectuó de noche, *a la luz de una luna esplendente* y en cinco horas se efectuó el bravo ascenso de 18 kilómetros, desde los 2.800 metros hasta los 3.800. Al poniente de la Cumbre pasó varios días, como San Martín lo había dispuesto de antemano por medio de un chasque. Reanudó el avance después de un triunfo obtenido en Guardia Vieja.

La división principal del ejercito estaba fraccionada en tres escalones, a las órdenes de Soler, de O'Higgins y de San Martín, y había salido del Plumerillo el 19 de enero; continuó en los siguientes y en los primeros días de febrero dichos cuerpos franquearon las altas cumbres, no sin dar varios combates, en plena Cordillera, como

los de Achupallas y de Las Coimas. El grueso del ejército llegó a San Andrés de Tartaro y el día 8 de febrero ocupaba la población de San Felipe, donde se le juntó la división de Las Heras.

El cruce de la Cordillera era ya una realidad, cual lo había planeado San Martín, y el ejército argentino estaba ya en Chile, dispuesto a dar la libertad al país hermano, asegurando así la suya propia y la de toda la América.

Terminemos estas líneas recordando cómo Mitre nos dice que *los escritores alemanes de la escuela de Federico, en una época (1852) en que buscaban ejemplos y lecciones para su Ejército, consideraron digno de ser estudiado el Paso de los Andes, como un modelo, deduciendo de él enseñanzas nuevas para la guerra, y observa que la poca atención que, en general se ha prestado al estudio de la guerra en América del Sur, hace más interesante la MARCHA ADMIRABLE que el general San Martín efectuó a través de la Cordillera de los Andes, tanto por la clase de terreno en que la verificó, como por las circunstancias particulares que la motivaron. En esta marcha, así como en la de Suwarof por los Alpes y la de Peerofski por los desiertos de la Turannia (Turquestán), se confirma más la idea de que un Ejército puede arrostrar toda clase de penalidades si está arraigada en sus filas, como debe, la sólida y verdadera disciplina militar. No es posible llevar a cabo grandes empresas sin orden, gran amor al servicio y una ciega confianza en quien los guía. Estos atrevidos movimientos de los caudillos que los intentan tienen por causa la gran fuerza de voluntad, el inmenso ascendiente sobre sus subordinados y el estudio concienzudo practicado sobre el terreno en que van a ejecutar sus operaciones, para llevar un exacto conocimiento de las dificultades que presenten y poderlas aprovechar en su favor, siendo su principal y más útil resultado enseñarnos que las montañas, por más elevadas que sean, no deben considerarse como baluartes inexpugnables, sino como obstáculos estratégicos.*

"EN VEINTICUATRO DIAS HEMOS HECHO LA CAMPAÑA, PASAMOS LAS CORDILLERAS MAS ELEVADAS DEL GLOBO, CONCLUIMOS CON LOS TIRANOS Y DIMOS LA LIBERTAD A CHILE..."

Palabras del general San Martín en el parte detallado de la batalla de Chacabuco. Santiago de Chile, 22 de febrero de 1817.

BIBLIOGRAFIA

SOBRE EL PASO DE LOS ANDES

ACCAME, NICOLÁS A. *Cannae y el modo de operar de San Martín*, Buenos Aires, 1918, pp. 117 y ss.

ACEVEDO DÍAZ, EDUARDO. *El paso de los Andes por cuatro cordilleras*, Buenos Aires, 1948, 60 pp. Existe una segunda edición en la *Revista Militar*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1950, pp. 1043-1063.

ARCINIEGAS, GERMÁN. *El paso de los Andes*. En *La Nación*, Buenos Aires, 21 de diciembre de 1941.

BERNÁRDEZ, FRANCISCO LUIS. *El Libertador. Meditación sobre la tumba del general San Martín*. San Luis, 1959, 4 pp.

BERTLING, HANS. *Estudio sobre el paso de la Cordillera de los Andes efectuado por San Martín en 1817*, Santiago de Chile, 1917.

BIEDMA, JOSÉ JUAN. *Archivo General de la Nación. El Paso de los Andes y la Campaña Libertadora de Chile*. En: *Documentos referentes a la guerra de la independencia y emancipación política de la República Argentina y de otras secciones de la América, a que cooperó desde 1810 a 1828*. Buenos Aires, 1917, 566 pp.
Es un volumen en folio de difícil manejo y bastante raro, recopilado por José Juan Biedma.

BOONEN RIVERA, J. Estudio comparativo sobre el paso de los Alpes y el de los Andes. En: La Argentina, 5 de enero de 1910. Este estudio había aparecido en el Fígaro, de París, y publicado en La Prensa, de Buenos Aires, el 19 de diciembre de 1909. Salas, en Bibliografía de San Martín, t. 1, pp. 330-334, lo reproduce en su casi totalidad.

CAPDEVILA, ARTURO. *Por qué Nuestra Señora del Carmen fue la Patrona del Ejército de los Andes*. En: *San Martín*, VII, 1949, 19-28.

CARRANZA MÁRMOL, ANGEL G. *El paso de los Andes*, Buenos Aires, 1917, 19 pp.

CARRASCO, GABRIEL. *El paso de los Andes*, en *Del Atlántico al Pacífico. Un argentino en Europa. Cartas de viaje*, Buenos Aires, 1881, 512 pp. Los capítulos VI y IX se refieren al tema.

CORVALÁN MENDILAHARZU, Dardo. *Sombra histórica*, Buenos Aires, 1922, 250 pp.
El paso de los Andes (pp. 15-28). Manuel José García (pp. 55-68). Un congresal de 1816-1819 (pp. 95-106). Facsímiles apócrifos del Acta de la Independencia de 1816 (pp. 149-168). Artigas (pp. 179-192). Don Vicente Fidel López (pp. 193-211).

DEHEZA, CORONEL MAYOR ROMÁN A. *Memorias de los servicios prestados en la guerra de la independencia de las repúblicas sudamericanas*, Buenos Aires, 1855, 12 pp.
Curioso folleto que contiene certificados de méritos del coronel Deheza y muy poco valor historiográfico.

DÍAZ ANTONIO. *Los Andes*. Fragmento. *El Argos de Buenos Aires,* 15 de setiembre de 1833.

DOMÍNGUEZ, LUIS L. *El paso de los Andes y el general Guido, revista de Buenos Aires,* IV, 1864, 69-93.

ESPEJO, GERÓNIMO. *El paso de los Andes*. Crónica histórica de las operaciones del Ejército de los Andes. Buenos Aires, 1882.

Sumario: Preliminares. Creación del Ejército. Apertura de la campaña. Batalla de Chacabuco. Entrada a la Capital de Santiago. Observaciones sobre el ejército unido chileno-argentino. Sobre la bandera de los Andes. Sobre la campaña de los Andes. Sobre el primer mandatario de Chile. Sobre los sables de los granaderos.

Hay reedición. Buenos Aires, 1916.

FORTUNATO VERA (JUAN MANUEL ESPORA). *Napoleón y San Martín*. El paso de los Alpes y el de los Andes. Algunas observaciones a la conferencia leída en el Club Naval y Militar, por el teniente Enrique Rostagno, profesor de Historia de la Guerra en el Colegio Militar. Buenos Aires, 1893, 40 pp.

Fortunato Vera es el seudónimo del capitán Juan Manuel Espora.
Folleto interesante del punto de vista histórico-militar. Su autor, el malogrado escritor argentino Juan M. Espora, autor de varios trabajos históricos, se ocupa en esta monografía en refutar ciertos pasajes de la conferencia dada en el Centro Naval de esta ciudad por el entonces teniente Enrique Rostagno. (Salas).

FURLONG, GUILLERMO. *El centenario del paso de los Andes,* en *Estudios,* XII, 1917, 161-170.

FURLONG, GUILLERMO. *El paso de los Andes en enero de 1817 y en enero de 1949*. En: *Argentina,* Buenos Aires, mayo de 1949.

FURLONG, GUILLERMO. *La geografía y la cartografía en el Paso de los Andes. Anales de la Academia Nacional de Geografía,* nº 2, Buenos Aires, 1958, 155-175.

GALVÁN MORENO, C. *El ingenio al servicio de la guerra de la independencia*. (Una página gloriosa del Ejército de los Andes), *La Provincia,* Buenos Aires, VII, 1943.

GALVÁN MORENO, C. *¿En qué fecha inició la marcha el ejército de los Andes?* (Réplica a la Academia Nacional de la Historia). *Revista de Historia,* II, 1944.

GUIDO LAVALLE, RICARDO. *El general don Tomás Guido y el paso de los Andes*. Documentación organizada y anotada. Con un juicio del Sr. Francisco A. Barroetaveña. La Plata, 1917.

Recuerdos históricos y biografía del general Tomás Guido. La campaña sobre Chile. San Martín y Guido.

IBARGUREN, CARLOS. *La preparación de la campaña de los Andes*. Junta de Estudios Históricos de Mendoza. Mendoza, 1937, 215 pp.

LANDA, AUGUSTO. *San Martín y la contribución extraordinaria impuesta al pueblo de San Juan. San Martín, nº 32, 1953, 7-16.*

LAS HERAS GREGORIO. *Recuerdos del paso de los Andes. Revista Chilena de Historia y Geografía,* XXI, 1917, 281-485.

LASTARRIA J. V. *Las cordilleras*. El viaje a través de los Andes. *Revista de Buenos Aires*, XVI, 1868, 570-583; XVIII, 1868, 101-132, 244-268.

MANRIQUE, FRANCISCO. *Otro paso notable de montaña*. Marcha de San Martín por los Andes en el año 1817. Traducido del alemán M. A. M., IX (1853).

CARLOS I. SALAS, *Bibliografía del general don José de San Martín*, Buenos Aires, 1910, t. 3, p. 13-32, reproduce este artículo.

MARCÓ DEL PONT, AUGUSTO. *El paso de los Andes por la expedición auxiliar del Sur*. Córdoba, 1951, 36 pp.

MARTÍNEZ, ENRIQUE. *Glorias adquiridas por el ejército de los Andes. Revista Militar*. XXXVII,1904, 45-50.

MELLI, OSCAR RICARDO. *Los conocimientos geográficos en el paso de los Andes. Actas del Congreso Nacional de Historia del Libertador General San Martín*, III, Mendoza, 1950, 123-136.

MITRE, BARTOLOMÉ. *Obras completas*, II, Buenos Aires, 1939, 230-285.

MITRE, BARTOLOMÉ. *La Virgen del Carmen, Patrona del ejército argentino*. En: San Martín, VI, 1948, 79-80.

MONGE M., CARLOS. *Aclimatación en los Andes. Influencia biológica del altiplano en las guerras de América. Revista de Historia de América*, México, nº 25, 1948, 1-25.

Los ejércitos argentinos derrotados en el altiplano y los andinos vencidos en los lugares de moderada altitud. Negativa de San Martín para subir al altiplano. El fracaso de Rondeau. El secreto biológico de San Martín.

MOSCARDA, JUAN F. *Paso del Ejército Libertador de San Martín a Chile, por Las Yaretas. La Vanguardia*, 30 de octubre de 1902.

Sostiene que el paso del ejército no fue por Los Patos, sino por Las Yaretas, que está unos 38 kilómetros más al norte.

MOUSSY, MARTÍN DE. *Memoria sobre la Cordillera de los Andes y sus caminos actuales. La Revista de Buenos Aires*, I, 1863, 33-48, 173-193, 374-382, 523-533.

Sólo una parte de este trabajo habíase publicado antes en un diario bonaerense, siendo esta edición la completa.

OLAZÁBAL, MANUEL DE. *En la cumbre de los Andes. La Tribuna*, Sgo. de Chile, nº 82-85 (1878).

ORNSTEIN, LEOPOLDO R. *La campaña de los Andes a la luz de las doctrinas de guerra modernas*. Buenos Aires, [1929?], 2 v.

T. 1: Antecedentes políticos. La situación político-militar de la Provincias Unidas del Río de la Plata. El general San Martín. El teatro de guerra y los teatros de operaciones. Estudio del teatro de operaciones del Oeste. Líneas de invasión. Consideraciones generales. El plan de operaciones de San Martín (reconstrucción documental). Análisis de sus probables fundamentos. Estudio del

plan por líneas de operaciones simples y combinadas. Otros planes de operaciones. Plan de don José Miguel Carrera. Plan de don Manuel Ignacio Molina. Plan del general don Bernardo O'Higgins. Plan de operaciones de los realistas. Estudios analíticos. La obra de San Martín en la organización económica de la provincia de Cuyo. Desarrollo de la agricultura. La ganadería. La minería. El régimen tributario. La organización del Ejército de los Andes. El servicio militar obligatorio. El voluntario. La leva. Organización de las unidades de línea. Organización del Alto Comando. El Estado Mayor. Sanidad. Justicia. Remonta. Servicios. La Guerra de Zapa de San Martín comparada con la ofensiva contra el frente interior de las guerras modernas. La defensa del frente interno. El servicio de informaciones en la Guerra Mundial y en la Campaña de los Andes. El plan de informaciones. Organización del cuerpo de espías. El contraespionaje. Extracto de las informaciones más importantes.

T. 2: Los reconocimientos operativos. El ingeniero Alvarez Condarco. Datos sobre el camino de Los Patos. Antiguos reconocimientos de los caminos del Sur. El ejército realista. Comandos. Organización e instrucción de las unidades. Distribución estratégica de las fuerzas. La defensa a cordón. Juicio crítico. La instrucción del Ejército de los Andes. Métodos y principios tácticos de la época. Infantería. Caballería. Artillería. Instrucción de oficiales y suboficiales. Preliminares de la campaña. Ultimos detalles del plan, la distribución de las fuerzas. Itinerario de marcha. Apertura de la campaña. Expedición del teniente coronel Cabot por la ruta Pismanta. Combate de Barraza. Toma de Coquimbo y La Serena. Expedición del comandante Zelada por la ruta de Comecaballos. Toma de Huasco y Copiapó. Expedición del teniente coronel Freyre por la ruta del Planchón. Combate de la Vega del Cumpeo. Acción de Quechereguas. Expedición del capitán Lemos por la ruta del Portillo. Reflexiones. El avance de la columna de Las Heras por la ruta de Uspallata. Combates de Picheuta, Potrerillos y Guardia Vieja. Juicio crítico. El avance del grueso del ejército por la ruta de Los Patos. Combates de Achupallas y Las Coimas. Juicio crítico. La reunión en el valle de Aconcagua. Similitud entre el avance estratégico de San Martín y el de los alemanes en la Guerra Mundial. Reflexiones. La situación de los ejércitos beligerantes antes de la batalla de Chacabuco. Batalla de Chacabuco. Descripción del campo de batalla. El plan de ataque de los patriotas. El plan defensivo de los realistas, el parte de la victoria. Juicio crítico. Consideraciones finales. Cartografía anexa, reproducción fotográfica autorizada por S. R. de las hojas elaboradas por el Instituto Geográfico Militar, 7 mapas.

ORNSTEIN, LEOPOLDO R. *La guerra terrestre y la acción continental de la revolución argentina. Historia de la Nación Argentina*, VI, 2ª parte, Buenos Aires, 1747, 3-161; ed. 1962, XI, 2ª parte, 7-109.

ORNSTEIN, LEOPOLDO R. *Personalidad del general San Martín*. Buenos Aires, 1966, 37 pp.

PERÓN, JUAN DOMINGO. *La "idea estratégica" y la "idea operativa" de San Martín en la campaña de los Andes*. En *Segundo Congreso Internacional de Historia*, Buenos Aires, IV, 1938, 665-681.

PILLADO, JOSÉ ANTONIO. *Noticias sobre la división destacada del Ejército de los Andes, que ocupó la provincia de Coquimbo*. Buenos Aires, 1898, 58 pp.

QUINTANA, HILARIÓN DE LA. *Ejército de los Andes. Relación completa y exacta de los jefes y oficiales que atravesaron los Andes en enero de 1817 para la restauración de Chile. Revista Nacional*, Buenos Aires, 1890, 22-27.

QUINTANA, HILARIÓN DE LA. *Memorias. Revista Nacional*, Buenos Aires, XL, 1906, 37-46, 88-100, 133-152, 243-253; XLI, 1907, 115-125.

Anteriormente, el general Hilarión de la Quintana había publicado una parte de estas Memorias en un

folleto, con el título de Relación (Buenos Aires, 1833). En 1918, su descendiente, doctor Gastón F. Tobal, hizo una reedición sobre base de la edición de la *Revista Nacional de Buenos Aires.*

RAFFO DE LA RETA, JULIO C. *San Martín en Mendoza.* Buenos Aires, 1962, 48 pp.

RODRÍGUEZ DEL BUSTO, NICANOR. *La Patrona del Ejercito de los Andes.* En *San Martín,* I, 1951, 595-598.

ROJAS PAZ, PABLO. *Pasos de la Cordillera.* En *La Prensa,* Buenos Aires, 21 de marzo de 1943.

SÁNCHEZ ZINNY, E. F. *La travesía de los Andes por el Ejército Libertador.* En *La Nación,* Buenos Aires, 8 de febrero de 1941.

VERA PEÑALOZA, R. *El Paso de los Andes por las seis rutas.* En *El Monitor de la Educación Común,* números 820-830, Buenos Aires, pp. 1-31.

VILARDI, JULIÁN A. *San Martín y el Paso de los Andes por las seis rutas.* San Juan, 1963, 44 pp.
Es, sin duda, éste uno de los mejores estudios sobre el tema, por la claridad de la exposición y por la precisión de los detalles. Es publicación del Archivo Histórico y Administrativo de la Provincia de San Juan.

VILLEGAS, ALFREDO G. *Buenos Aires en la organización del ejército de los Andes. Anuario de la Sociedad de Historia, IV,* 1942, 117-160.

APENDICE

EL PASO DE LOS ANDES EN ENERO DE 1817 Y EN ENERO DE 1949

Artículo de GUILLERMO FURLONG S.J.
publicado en la revista *Argentina*,
Año I, Nº 1, mayo de 1949.

"LO QUE NO me deja dormir no es la resistencia que puedan oponer los enemigos, sino el atravesar esos inmensos montes."

El que no ha cruzado la cordillera andina, desde Mendoza a Chile o viceversa, no puede apreciar esta frase de San Martín, porque el que no ha pasado los Andes no puede formarse sino remotísima idea de lo que implica el ascender a tan considerables alturas, recorrer tan profundos desfiladeros, bordear tan abismales precipicios.

Con rarísimas excepciones, pues hemos de creer que ha habido algunas, ni los profesores de historia patria, cuando se refieren a la hazaña sanmartiniana, ni los alumnos, al escuchar a sus maestros, han podido darse cabal cuenta de lo que fue trasladar todo un ejército, con sus armamentos y vituallas, a través de ese macizo gigantesco.

En 1917, y con ocasión de celebrarse el primer centenario del paso de los Andes, escribimos y publicamos en *Estudios* (marzo 1917, pp. 161-170), una lucubración sobre aquella atrevida travesía, y desde aquella fecha hasta enero de 1949 nos habíamos referido, incontables veces, a ese hecho glorioso de las armas argentinas. Aunque creíamos comprender todo lo que de genial entrañaba esa empresa de San Martín, nuestro desconocimiento de la misma no podía ser mayor. Por eso hemos aseverado que es menester cruzar los Andes, para saber lo que fue el cruce de los Andes.

Un reciente viaje (enero de 1949) desde Mendoza a Chile, vía Uspallata, nos ha revelado nuestra anterior incomprensión. Pero el viaje actual, ya sea en el lento tren de triple cremallera, ya sea en rápido automóvil, sólo capacita para que pueda uno formarse *alguna idea* de lo que, otrora, significó el cruzar aquel compacto

aglomerado de gigantes montes. Para comprenderlo, con mayor aproximación a la realidad histórica, es menester eliminar, mentalmente, la amplia carretera que hoy existe; es menester suprimir la mayoría de los puentes, y es menester prescindir del túnel, del que se valen, así los trenes como los autos, para acortar distancias y evitar terribles ascensos y descensos. En 1817 nada de esto había. La carretera no era tal; sólo era un camino, con treinta a cincuenta centímetros de anchura, desigual y pedregoso.

Era un camino de mulas y había que viajar con la lentitud de esos híbridos. Nuestro Mercury Eight, gobernado por expertísimo volante (Maciel era su apellido), nos llevó de Mendoza a Santiago en ocho horas; el tren hace esa travesía en dieciséis horas; los arrieros, que no conocieron la carretera actual, lo hacían en seis u ocho días; las tropas de San Martín tardaron más de veinte días. El primer cuerpo de ejército, a las órdenes de Las Heras, partió del Plumerillo el día 18 de enero y el 12 de febrero llegaba a la cuesta de Chacabuco, distante aún doce leguas de Santiago.

Y seguimos la ruta que siguió Las Heras. A las cinco de la mañana estábamos en el cómodo Ford. Eramos cuatro los viajeros, con el experto, prudente, ágil y brioso Maciel. La hermosa ciudad mendocina dormía aún cuando la caravana de automóviles, con rumbo a Chile, cruzaba las desiertas calles. Por camino seguro y bien pavimentado, enfilamos hacia Villavicencio, por donde habíamos de internarnos en el corazón mismo de la cordillera. Mendoza está a 761 metros de altura, sobre el mar, y al llegar a las montañas que rodean a las célebres termas ya estábamos en los 1.200 metros y asomaba el sol por sobre las cumbres que dejábamos debajo de nuestra ruta. Nuestro auto, cual si fuera un felino que huyera despavorido saltando cuestas, que es algo más bravo que saltar matas, o como si fuera un acróbata que desplegara sus habilidosas contorsiones, ascendía con vertiginosa rapidez hacia las nieves eternas, mientra allá abajo, quinientos, mil metros debajo, veíamos los rojos techos del Hotel Villavicencio. Nada extraño es que la mayoría de los viajeros son presa de vivas emociones al contemplar cómo se suceden los abismos al lado del camino. Los abismos y las repentinas curvas. A cada momento se ve cómo el camino parece concluir y el coche va a rodar al precipicio, pero, al llegar a la meta temida, el chofer toma la curva. "Más de cien veces he hecho este camino, y en camión con ganado en pie", nos dijo Maciel, y este aserto nos confortó. En medio de la inquietud, que se apodera de todo viajero que vuela por esas alturas, pensamos más de una vez en lo que debió ser esta bravísima ascensión para el general Las Heras y para la tropa que le seguía. ¿Cómo se las ingenió fray Luis Beltrán para transportar la pesada artillería?

Por aquel camino de balcón, sin barandas, al que antes nos referimos, se llega a Los Paramillos, a 2.925 metros sobre el nivel del mar, y desde allí el panorama, que

es el más sólido, real y perenne que hay sobre el haz de la tierra, parece una ilusión, un sueño de hadas. A la vista de una interminable procesión de picachos cubiertos de nieve, seguimos bordeando los altísimos montes, como una mosca pudiera recorrer una de las molduras en uno de los pisos superiores del Cavanagh.

Y llegamos al único oasis que existe en medio de ese aglomerado de titanes de piedra; llegamos al fértil valle de Uspallata. Aquellas arboledas tan abundantes y aquellos campos cubiertos de verdor, y aquellas abundantes y cristalinas aguas nos hicieron olvidar las dos horas de precipitada travesía por caminos cornisa, al borde de terribles abismos y a la altura de las nubes. Fue el valle de Uspallata el único punto, en toda la marcha de veintitantos días, donde las tropas de Las Heras pudieron "descansar". Cesar en el trabajo, reposar, era sin duda posible en varios otros puntos, pero reparar las fuerzas con la quietud, y eso en forma casi plena, no era posible sino en ese valle. Los días cordilleranos son fríos y las noches son frigidísimas, pero no tanto como en Los Paramillos, por donde se pasa antes de Uspallata, y como en Las Cuevas, que se pasa después. Los viajeros del coche de Maciel, y lo propio acaeció con otros, nos abrigamos al salir del vehículo, y, no obstante el abrigo, volvimos bien pronto a encerrarnos en el coche.

Después de un razonable descanso en aquel delicioso valle de Uspallata, volvimos a la aridez, a la adustez y la altivez de las montañas. La ruta sigue la del río Mendoza, ya descendiendo la carretera hasta el nivel de sus aguas, ya alejándose de ellas, pero no en un distanciamiento lateral sino vertical. Por espacio de una buena hora, van paralelos, encajonados entre ingentes cerros: el río, allá abajo, en lo más profundo, y allá enfrente la vía férrea, unas veces en mayor altura, otras en menor, que la carretera.

Por un lado de aquel encajonamiento está el Boleador (3.161 metros), el Picheuta (3.543), el Tombillos (3.811), el Juan Pobre (4.158), los Potrerillos (3.525), los Paquios (3.525), y por el otro lado, el cerro del Burro (4.293), La Negra (4.815), el Tupungato (4.029) y los Penitentes, de 4.203 metros. Los Penitentes despiertan vivamente la atención. ¡Qué extrañas son esas colosales figuras que se destacan sobre las pardas rocas! Después se llega a Puente del Inca. Es otro lugar de descanso, porque ofrece un espacio de campo y hay algunas casas. Pero nada de verdor. El frío nos obligó nuevamente a refugiarnos en el auto, no sin antes llegar hasta el famoso puente natural, tan digno de verse. Cerca del mismo hay dos tableros indicadores. El uno señala la dirección del Tupungato; el otro, la del Aconcagua. Ambos titanes erguían sus blancas cabezas contra el azulado tapiz del cielo. Estábamos a 2.720 metros sobre el nivel del mar. Entre ascensos y descensos, nuestro Ford había escalado, desde que salió de Mendoza, sus dos mil metros.

Y seguimos subiendo y seguimos ateniéndonos al oscuro dorso de los ingentes montes, hasta llegar a ese lugar de desolación que se denomina Las Cuevas. Allí nos detuvimos un largo rato, pues allí está la Aduana que fiscaliza el tráfico con Chile. Es la última avanzada argentina en la ruta al Pacífico. Las sierras más cercanas eran abruptas; las laderas que flanqueaban el reducido recinto estaban cortadas a pico, pero más allá se divisaban la serranías coloreadas con hermosas tonalidades ocres, amarillentas, rojizas, negruzcas, verdosas...

Y nuevamente en rápido ascenso hacia la boca del túnel. Penetramos en él, a los 3.842 metros de altura, en tierras argentinas, y salimos de él, en tierras chilenas. Si en aqueéllas todo fue ascender, ahora todo es descender, y esto segundo no es menos emocionante ni es menos peligroso. Desde la altura de los 3.842 metros, del túnel, descendimos a los 836, que corresponden a la población de Santa Rosa de Los Andes, y ese descenso se realizó en un trayecto de sólo 74 kilómetros.

Una sección de este descenso, la que va desde la Parada Caracoles hasta poco antes de llegar al río Juncal, es terriblemente impresionante por los rápidos zigzagues que hace el camino, y por la alta plataforma que lleva. Esta bien puede compararse, a los menos en parte, con los acrobáticos pasos de la zona de Villavicencio. Las cuestas de Chacabuco y de Esmeralda son bravas, pero no tanto como la mencionada.

Ocho horas fue el tiempo que, con las indispensables demoras en las aduanas, necesitó nuestro rápido Ford para hacer los 365 kilómetros que hay entre Mendoza y Santiago de Chile, siendo así que en muchos trechos, como el que va hasta Villavicencio, y el que cruza el valle de Uspallata, y a orillas del río de las Cuevas, y entre Vilcuya y Santa Rosa, y entre la Esmeralda y Santiago, llevaba nuestro coche velocidades superiores a los setenta kilómetros.

Ocho horas, lo que otrora requería seis u ocho días, lo que en 1817 exigió veintitantos de molestísimo andar, durante el día, y de molestísimo descansar, durante la noche. Sin techo sin cuarteles, sin carpas, sin leña alguna para hacer fuegos con que expeler el frío, las noches debieron de proporcionar un descanso muy magro a los héroes de la gran jornada. Bien explicable es que, en la travesía, murieron la mitad de las mulas y la mitad de los caballos, y perecieron no pocos soldados. El frío, unas veces, y el soroche, otras, acabaron con ellos.

Con cuánta razón exclamaba el gran soldado: "Lo que no me deja dormir no es la resistencia que puedan oponer los enemigos, sino el atravesar esos inmensos montes", y el mismo San Martín, contestando a unas preguntas del general Miller, le decía: "Las dificultades que tuvieron que vencerse para el paso de las cordilleras sólo

pueden ser calculadas por el que las haya pasado; las principales eran la falta de leña, y sobre todo de pastos; el ejército arrastraba 10.600 mulas de silla y carga, 1.600 caballos y 700 reses, y a pesar de un cuidado indecible sólo llegaron a Chile 4.300 mulas y 511 caballos en muy mal estado, habiendo quedado el resto muerto o inutilizado en las cordilleras; 2 obuses de a 6, y 10 piezas de batalla de a 4, que marchaban por el camino de Uspallata, eran conducidas por 500 milicianos con zorras y mucha parte del camino a brazo y con el auxilio de cabrestantes para las grandes eminencias; los víveres, para veinte días que debía durar la marcha, eran conducidos a mula, pues desde Mendoza hasta Chile, por el camino de Los Patos, no se encuentra casa ni población y tienen que pasarse cinco cordilleras.

"La puna o el soroche había atacado a la mayor parte del ejército de cuyas resultas perecieron varios soldados, como igualmente por el intenso frío; en fin, todos estaban bien convencidos de que los obstáculos, que se habían vencido, no dejaban la menor esperanza de retirada; pero, en cambio, reinaba en el ejército una gran confianza, sufrimiento heroico en los trabajos y unión y emulación en los cuerpos."

Cualesquiera de los desfiladeros o pasos de la cordillera "con un mal reducto de unos 50 hombres serían inatacables" y podrían fácilmente impedir el paso a un ejército de muchos miles de hombres. San Martín sabía esto y, con su habitual destreza, supo engañar al gobernador de Santiago y, con él, al ejército realista de Chile que, fuerte de 7.613 hombres, se disponía a resistir al enemigo. Con este fin tuvo San Martín un parlamento general con los indios pegüenches, a quienes pidió paso por sus tierras para el ejército patriota, a fin de que el general enemigo creyese que el ataque se dirigía por el Sur, punto por donde las cordilleras son más accesibles, estrechas y abundantes de pasto.

"De dicho parlamento resultó –escribe San Martín– que el general Marcó, que había cargado sus fuerzas en Aconcagua (por donde pasó el ejército de Los Andes), los trasladase a Talca y San Fernando, y por este medio sus fuerzas se hallaron divididas a nuestra entrada a Chile."

Muy bien ha podido escribir el señor Amunátegui, en su obra sobre la *Dictadura de O'Higgins,* que San Martín "desde Mendoza burló completamente a Marcó y su camarilla, y les persuadió cuanto le convino... Puede decirse que el general argentino los había derrotado desde su gabinete de Mendoza".

Fue necesaria aquella astucia con los hombres a fin de escalar con éxito, y el de San Martín fue total, la terrible muralla de la ciclópea cordillera.

INDICE

Tipeado, armado e impreso en los Talleres Gráficos
del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación,
Directorio 1781, Buenos Aires, República Argentina